УДК 343.346(470)

<https://doi.org/10.24866/1813-3274/2020-3/137-145>

Е. А. Князева¹

Дальневосточный федеральный университет, г. Владивосток, Россия

E-mail: kniazeva.ea@dvfu.ru

**КВАЛИФИКАЦИЯ НАРУШЕНИЙ ТРЕБОВАНИЙ В ОБЛАСТИ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ С УЧЁТОМ ОСОБЕННОСТЕЙ
СУБЪЕКТИВНЫХ ПРИЗНАКОВ ПРЕСТУПЛЕНИЯ,
ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЁЙ 263¹ УК РФ**

Аннотация. В представленной научной работе анализируются проблемы квалификации субъективных признаков статьи 263¹ УК РФ. Установлено, что данная норма была изменена в части субъекта преступления, а именно – была введена уголовная ответственность за несоблюдение требований в области транспортной безопасности пассажирами и иными лицами, т.е. лицами, обладающими признаками общего субъекта преступления. В качестве квалифицированных признаков анализируемой нормы была введена уголовная ответственность за групповое совершение данного преступления при наличии неосторожной формы вины, а именно – группа лиц по предварительному сговору и организованная преступная группа. Мы считаем, что введение соучастия в такого рода преступлениях представляет серьёзную проблему для последующего применения статьи 263¹ УК РФ на практике, поскольку квалифицировать в случае нарушений указанных в рассматриваемой нами норме специальных правил по указанным в частях третьей и четвёртой признакам будет практически невозможно. Нам видится, что основная проблема ответственности соучастников за нарушение требований в области транспортной безопасности состоит в необходимости установления двух важных моментов: 1) ограничение круга

¹ Екатерина Анатольевна Князева, кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовного права и криминологии Юридической школы Дальневосточного федерального университета, г. Владивосток, Россия.

Для цитирования: Князева Е. А. Квалификация нарушений требований в области транспортной безопасности с учётом особенностей субъективных признаков преступления, предусмотренного статьёй 263¹ УК РФ // Азиатско-Тихоокеанский регион: экономика, политика, право. 2020. № 3. С. 137–145. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2020-3/137-145>.

специальных субъектов анализируемого состава преступления и его отражение на ответственность других соучастников; 2) оценка уголовно-правовой характеристики роли субъекта и других соучастников преступления. Сделан вывод о том, что соучастие по исследуемой нами норме возможно лишь в тех случаях, когда исполнителем данного преступления является специальный субъект. Остальные лица подлежат уголовной ответственности как организатор, подстрекатель или пособник. Полагаем, что следует исключить данные квалифицированные признаки из исследуемого нами состава и говорить о неосторожном сопричинении, а не о соучастии.

Ключевые слова: квалификация, нарушение требований, неосторожное сопричинение, неосторожная форма вины, соучастие, субъективная сторона преступления, субъект преступления, транспортная безопасность, транспортная инфраструктура.

Ekaterina A. Knyazeva¹

Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia

E-mail: knyazeva.ea@dvfu.ru

QUALIFICATION OF VIOLATIONS OF REQUIREMENTS IN THE FIELD OF TRANSPORT SECURITY, TAKING INTO ACCOUNT THE FEATURES OF THE SUBJECTIVE SIDE OF THE CRIME STIPULATED BY ARTICLE 263¹ OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION

Abstract. The present research work analyzes the problems of qualifying the subjective characteristics of Article 263¹ of the Criminal Code of the Russian Federation. It was established that this provision was changed in terms of the subject of the crime, namely, criminal liability was introduced for non-compliance with the requirements in the field of transport safety by passengers and other persons, i.e. persons possessing the characteristics of a common subject of a crime. As qualified features of the analyzed norm, criminal liability was introduced for the group commission of this crime in the presence of a careless form of guilt, namely, a group of persons by prior conspiracy and an organized criminal group. We believe that introduction of complicity in this type of crime is a serious problem for the subsequent application of Article 263¹ of the Criminal Code of the Russian Federation in practice, since it will be practically impossible to qualify in

¹ Ekaterina A. Knyazeva, PhD, Associate Professor, Department of Criminal Law and Criminology, Law School, Far Eastern Federal University, Vladivostok, Russia.

For citing: Knyazeva E. A. Qualification of violations of requirements in the field of transport security, taking into account the features of the subjective side of the crime stipulated by article 263¹ of the Criminal Code of the Russian Federation // PACIFIC RIM: Economics, Politics, Law. 2020. No. 3. P. 137–145. <https://doi.org/10.24866/1813-3274/2020-3/137-145>.

case of violations of the rules specified in the norm under consideration by the signs indicated in parts three and four. We see that the main problem of responsibility of accomplices for violation of requirements in the field of transport security is the need to establish two important points: 1) limiting the range of special subjects of the analyzed corpus delicti and its reflection on the responsibility of other accomplices; 2) assessment of the criminal law characteristics of the role of the subject and other accomplices in the crime. It is concluded that complicity according to the norm we are investigating is possible only in cases where the perpetrator of this crime is a special subject. The rest of the persons are subject to criminal liability as organizer, instigator or accomplice. We believe that it is necessary to exclude these qualified signs from the composition we are studying and talk about careless complicity, and not about complicity.

Keywords: qualification, violation of requirements, careless submission, careless form of guilt, complicity, the subjective side of the crime, the subject of the crime, transport security, transport infrastructure.

Транспортная безопасность является частью национальной безопасности и входит в стратегию безопасности Российской Федерации. Её обеспечение осуществляется различными нормами права, в том числе уголовно-правовыми, как общими, так и специальными. К последним как раз и относится статья 263¹ УК РФ, которая устанавливает ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности.

Впервые указанная норма была введена в действующий уголовный закон Федеральным законом от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ [1], и с момента установления она практически не применяется на практике. Анализ статистических данных по количеству осужденных лиц показывает, что 2011 г. – 0 чел., 2012 г. – 0 чел., 2013 г. – 2 чел., 2014 г. – 2 чел., 2015 г. – 2 чел., 2016 г. – 0 чел., 2017 г. – 2 чел., 2018 г. – 1 чел., 2019 г. – 1 чел. [2].

Можно говорить о нескольких причинах столь редкого применения на практике данной нормы: во-первых, перечень самих требований, которые лица обязаны соблюдать, был принят Постановлением Правительства только в 2014 г. [3]; во-вторых, в самой конструкции нормы статьи 263¹ УК РФ имеются недостатки. В частности, новеллизации законодателя подверглись субъективные признаки данной нормы, а именно криминализация несоблюдения требований транспортной безопасности пассажирами и иными лицами и установление уголовной ответственности за групповое совершение данного преступления при наличии неосторожной формы вины.

Действующая норма об ответственности за нарушение требований в области транспортной безопасности предусматривает две группы субъектов данного преступления:

1. Лица, не исполняющие требования по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ч. 1 ст. 263¹ УК РФ);

2. Лица, не исполняющие указанные в законе требования, если они ответственны за обеспечение транспортной безопасности (ч. 2 ст. 263¹ УК РФ).

К первой группе субъектов можно отнести физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах [3]. При этом стоит отметить, что посягательство на транспортную безопасность может быть осуществлено не только указанными лицами, но и другими гражданами, не находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средств.

Постановление Правительства РФ от 15.11.2014 № 1208 в подпункте «г» п. 3 запрещает в том числе физическим лицам совершать действия, создающие препятствия (в том числе с использованием транспортных и других технических средств) функционированию транспортного средства или ограничивающие функционирование объектов транспортной инфраструктуры, включая распространение заведомо ложных сообщений о событиях или действиях, создающих угрозу транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, а также действия, направленные на повреждение (хищение) элементов объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства, которые могут привести их в негодное для эксплуатации состояние либо состояние, угрожающее жизни или здоровью персонала субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, пассажиров и других лиц.

Включение в качестве субъекта ст. 263¹ УК РФ не только лиц, которые в силу должностных обязанностей ответственны за обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и на транспорте, но и других физических лиц позволило устранить проблемы квалификации неисполнения требований по соблюдению транспортной безопасности. Что является, несомненно, положительным моментом редактирования законодателем данной нормы.

Таким образом, субъектом ч. 1 ст. 263¹ УК РФ является любое физическое вменяемое лицо, достигшее шестнадцатилетнего возраста, обязанное соблюдать требования транспортной безопасности на транспортном средстве или объекте транспортной инфраструктуры.

Вторую группу субъектов преступления, которые относятся к ч. 2 ст. 263¹ УК РФ, можно разделить на две категории: 1. Лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры; 2. Лица, ответственные за обеспечение безопасности на транспорте [4].

Согласно п. 5 постановления Правительства РФ от 5 апреля 2017 № 410 субъект транспортной инфраструктуры в целях обеспечения транспортной безопасности обязан

назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности [5]. К субъектам транспортной инфраструктуры Федеральный закон «О транспортной безопасности» в п. 9 ст. 1 относит юридические лица, индивидуальных предпринимателей, а также физических лиц, являющихся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующих их на ином законном основании. Таким образом, исходя из смысла указанных норм, субъектами части 2 ст. 263¹ УК РФ могут быть только те лица, на которые исполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах установлены в законном порядке.

К числу таких лиц можно отнести собственников объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств либо лиц, использующих их на ином законном основании, работников транспортной организации, обязанных соблюдать установленные требования по обеспечению транспортной безопасности; лиц, проводящих аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности, оценку уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также лиц, осуществляющих правоохранительную деятельность в сфере обеспечения транспортной безопасности [6].

Закономерно возникает вопрос: что делать, если по каким-либо причинам такое лицо назначено не будет? В таком случае юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании, нести уголовную ответственности по ст. 263¹ УК РФ не будут. При этом они могут быть привлечены к ответственности по другим нормам уголовного законодательства, например, по статье 109 или статье 118 УК РФ.

Субъективная сторона обеих частей статьи 263¹ УК РФ выражается в неосторожной форме вины, в которой на субъект преступления возложена обязанность предвидеть возможные последствия нарушения требований транспортной безопасности.

Новеллизацией данной нормы стало введение законодателем института соучастия, который отразился в общих квалифицирующих и особо квалифицирующих признаках: группа лиц по предварительному сговору (ч. 3 ст. 263¹ УК РФ) или организованная группа (ч. 4 ст. 263¹ УК РФ).

Столь неожиданное введение для неосторожных уголовно наказуемых деяний признаков группового преступления выглядит, мягко говоря, неоднозначно. Все групповые преступления в доктрине уголовного права относятся к институту соучастия (ст. 35 УК РФ) и имеют место только в умышленных преступлениях.

С одной стороны, такое отступление законодателя от положений Общей части уголовного закона можно понять. Статья 263¹ УК РФ относится к такой группе преступлений, особенностями которых является наличие обязательного элемента – правонарушение иной отраслевой принадлежности, а именно наруше-

ние требований в области транспортной безопасности, которые могут быть совершены в результате согласованных действий группы лиц при наличии неосторожной формы вины к наступившим в результате их действий последствиям.

Практика расследования техногенных катастроф показывает, что им нередко предшествует длительное организованное взаимодействие лиц, сознательно идущих на нарушение правил безопасности. Этот пример введения в Особенную часть уголовного закона норм, не предусмотренных статьями его Общей части, показывает, что природа преступлений, связанных с нарушением специальных правил, существенно отличается от сущностных свойств иных преступных деяний. И эти особенности влияют на специфику установления признаков состава преступления, в том числе и в той части, которая касается институтов Общей части уголовного права [7].

Другие авторы предлагают сконструировать диспозицию ст. 263¹ УК РФ в виде двух составов преступления: формального состава, предусматривающего ответственность за неисполнение или несоблюдение требований в области транспортной безопасности, создавших угрозу причинения вреда, и материального, при условии наступления общественно опасных последствий [8].

С другой стороны, в теории уголовного права к такого рода преступлениям принято относить неосторожное сопричинение (например, ст. 216 УК РФ), а не соучастие. К тому же в науке уголовного права не разработан единый подход к ответственности соучастников в преступлениях, связанных с нарушением специальных правил.

Основная проблема ответственности соучастников за совершение такого рода преступлений связана не только с особенностями нарушения специальных правил, но и со спецификой субъекта преступления (часть вторая статьи 263¹ УК РФ). Некоторые авторы указывают на необходимость полного и правильного освещения двух взаимосвязанных важных вопросов: как отражается ограничение круга исполнителей (специальных субъектов таких преступлений) на ответственности других соучастников и какое значение имеет уголовно-правовая характеристика функциональной роли специального субъекта для оценки его преступного деяния [9].

Соучастие по рассматриваемой нами норме возможно, но с оговоркой, что нарушение указанных в диспозиции статьи 263¹ УК РФ правил совершено только лицом, которое в соответствии с законом обязано это правило соблюдать, т.е. должен быть специальный субъект преступления. Таким образом, непосредственным исполнителем данного преступления может быть только лицо, прямо указанное в статье 263¹ УК РФ. Остальные же лица, обладающие признаками общего субъекта, могут быть организаторами, подстрекателями или пособниками, но никак не исполнителями (соисполнителями) таких преступлений.

Наука уголовного права и судебно-следственная практика такое допускает. В части 4 статьи 34 УК РФ прямо определено, что лицо, не являющееся субъектом

преступления, специально указанным в соответствующей статье Особенной части настоящего Кодекса, участвовавшее в совершении преступления, предусмотренного этой статьёй, несёт уголовную ответственность за данное преступление в качестве его организатора, подстрекателя либо пособника.

Вопрос соучастия в форме соисполнительства лиц в преступлениях, связанных с нарушением специальных правил в разные периоды развития науки уголовного права рассматривался по-разному. Некоторые учёные отрицали возможность признания иных, кроме прямо указанных или подразумеваемых лиц в таких преступлениях в качестве соисполнителей [10, с. 319]. Другие видели возможность соучастия в форме соисполнительства в отдельных составах преступлений, связанных с нарушением специальных правил, в зависимости от особенностей их законодательной конструкции [11, с. 12–16].

В заключение хотелось бы сказать, что проблема соучастия в преступлениях с неосторожной формой вины, связанных с нарушением специальных правил, коими являются требования в области транспортной безопасности, возникла давно, и некоторые авторы предлагают решить её посредством внесения изменений в Общую часть уголовного закона с помощью формирования нового института уголовного права, правда без уточнения, что из себя представляет данный институт. Скорей всего, авторы говорят об институте уголовной ответственности соучастников преступления с неосторожной формой вины [12].

Нам же видится, что создание подобного института в уголовном праве излишне, и в такого рода преступлениях верно говорить о неосторожном сопричинении, а не о сложном соучастии в форме группы лиц по предварительному сговору и организованной группе.

Список литературы

1. О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности : Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ // СПС КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_103008/ (дата обращения: 02.10.2020).
2. Данные судебной статистики. – URL: <http://www.cdep.ru/> (дата обращения: 02.10.2020).
3. Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта, а также в зонах безопасности, установленных вокруг отдельных судов и (или) иных плавучих средств с ядерным реактором либо судов и (или) иных плавучих средств, транспортирующих ядерные : постановление Правительства РФ от 15 ноября 2014 г.

4. Пикуров, Н. И. Квалификация транспортных преступлений / Н. И. Пикуров. – Москва : РАП, 2011. – 168 с.
5. Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов : постановление Правительства РФ от 5 апреля 2017 г. № 410 // СПС КонсультантПлюс. – URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_214960/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/ (дата обращения: 02.10.2020).
6. Годунов, О. И. К вопросу о новеллах уголовной ответственности за нарушение требований в области транспортной безопасности // Научный поиск. – 2014. – № 3.2. – С. 67–71.
7. Уголовная ответственность за преступления, связанные с нарушением специальных правил : монография / колл. авт.: В. К. Андрианов, В. Б. Боровиков., О. А. Мотин и др. ; под. ред. Ю. Е. Пудовочкина. – Москва : РГУП, 2018. – 458 с.
8. Рязанов, Н. С. К вопросу о соучастии в преступлении, предусмотренном статьей 263¹ УК РФ // Актуальные проблемы теории и практики применения уголовного закона : сб. материалов / под ред. Ю. Е. Пудовочкина, А. В. Бриллиантова. – Москва : РГУП, 2018. – 352 с.
9. Энциклопедия уголовного права. Т. 6 : Соучастие в преступлении / С. С. Аветисян, Е. А. Галактионов, Р. Р. Галиакбаров, Л. Д. Ермаков [и др.]. – Санкт-Петербург : Изд. профессора Малинина, 2007. – 564 с.
10. Козлов, А. П. Соучастие: традиции и реальность / А. П. Козлов. – Санкт-Петербург : Юрид. центр Пресс, 2001. – 362 с.
11. Волженкин, Б. В. Некоторые проблемы соучастия в преступлениях, совершаемых специальными субъектами // Уголовное право. – 2000. – № 1. – С. 12–16.
12. Пикуров, Н. И. Новое в уголовно-правовой охране транспортной безопасности // Уголовное право. – 2014. – № 3. – С. 56–62.

References

1. *On amendments to certain legislative acts of the Russian Federation in connection with ensuring transport security: Federal Law of July 27, 2010 No 195 FZ.* Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_103008/ (accessed 02 October 2020). (In Russian).
2. *Judicial statistics data.* Available at: <http://www.cdep.ru/> (accessed 02 October 2020). (In Russian).
3. *On approval of requirements for compliance with transport safety for individuals traveling or being at transport infrastructure facilities or vehicles, by type of transport: Resolution of the Government of the Russian Federation of November 15, 2014*

No 1208. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_171081/ (accessed 02 October 2020). (In Russian).

4. Pikurov N.I. *Kvalifikatsiya transportnykh prestuplenii* [Qualification of transport crimes]. Moscow: Russian Academy of Justice Publ., 2011. 168 p.

5. *On approval of requirements for ensuring transport security, including requirements for anti-terrorist security of facilities (territories), taking into account security levels for various categories of metro systems: Resolution of the Government of the Russian Federation of April 5, 2017 No. 410*. Available at: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_214960/92d969e26a4326c5d02fa79b8f9cf4994ee5633b/ (accessed 02 October 2020). (In Russian).

6. Godunov O.I. K voprosu o novellakh ugolovnoi otvetstvennosti za narushenie trebovaniy v oblasti transportnoi bezopasnosti [To the issue of novels of criminal liability for violation of requirements in the field of transport security]. *Nauchnyi poisk*, 2014, no. 3.2, pp. S. 67–71.

7. Pudovochkin Yu.E., ed. *Ugolovnaya otvetstvennost' za prestupleniya, svyazannye s narusheniem spetsial'nykh pravil: monografiya* [Criminal liability for crimes related to violation of special rules]. Moscow: Russian State University of Justice Publ., 2018. 458 p.

8. Ryazanov N.S. K voprosu o souchastii v prestuplenii, predusmotrennom stat'ei 2631 UK RF [To the issue of complicity in a crime under article 2631 of the Criminal Code of the Russian Federation]. In: Pudovochkin Yu.E., Brilliantov A.V., eds. *Aktual'nye problemy teorii i praktiki primeneniya ugolovnogo zakona: sbornik materialov* [Actual problems of the theory and practice of applying criminal law: a collection of materials]. Moscow: Russian State University of Justice Publ., 2018. 352 p.

9. *Entsiklopediya ugolovnogo prava. T. 6: Souchastie v prestuplenii* [Encyclopedia of Criminal Law. Vol. 6: Complicity in a crime]. St. Petersburg: Publishing house. professor Malinin, 2007. 564 p.

10. Kozlov A.P. *Souchastie: traditsii i real'nost'* [Complicity: traditions and reality]. St. Petersburg: Jurid. Center Press, 2001. 362 p.]

11. Volzhenkin B.V. Nekotorye problemy souchastiya v prestupleniyakh, sovershaemykh spetsial'nymi sub"ektami [Some problems of complicity in crimes committed by special subjects]. *Ugolovnoe pravo*, 2000, no. 1, pp. 12–16.

12. Pikurov N.I. Novoe v ugolovno-pravovoi okhrane transportnoi bezopasnosti [New in criminal law protection of transport security]. *Ugolovnoe pravo*, 2014, no. 3, pp. 56–62.