

## **Проблемы установления вины за вред, причиненный при управлении воздушным, железнодорожным и водным транспортом**

*Смирнова Алина Александровна  
Дальневосточный филиал ФГБОУ «Российский государственный  
университет правосудия»  
студент*

*Научный руководитель: Никитенко И.В. профессор кафедры уголовного  
права и криминологии, доктор юридических наук, доцент*

### **Аннотация**

В статье автор рассматривает проблему определения вины в преступлениях, совершаемых на воздушном, водном и железнодорожном транспорте. Автор приходит к выводу, что вина может либо полностью отсутствовать или проявить себя в вине неосторожности, в том числе преступной неосторожности или преступление с умышленной формой вины должно квалифицироваться как совершенное против личности.

**Ключевые слова:** воздушный транспорт; железнодорожный транспорт; водный транспорт; установление вины; вина из причинения вреда.

## **Problems of establishing guilt for harm caused when managing air, railway and water transport**

*Smirnova Alina  
Far Eastern branch of «Russian State University of Justice»  
student*

*Scientific supervisor: V. I. Nikitenko, Professor of Criminal Law and Criminology,  
Doctor of Legal Sciences, Associate Professor*

### **Abstract**

In the article, the author considers the problem of determining guilt in crimes committed on air, water and railway transport. The author concludes that the fault may either be completely absent or manifest itself in the fault of negligence, including criminal negligence or a crime with a deliberate form of guilt should be qualified as committed against the person.

**Keywords:** air transport; rail transport; water transport; establishment of guilt; guilt from causing harm.

Общественная опасность нарушения правил безопасности движения железнодорожного, воздушного и водного транспорта состоит в том, что в результате совершения таких правонарушений может произойти крушение

поезда или воздушного судна или авария на водном транспорте. Такого рода крушения и аварии приводят к большому числу жертв, причиняется и довольно существенный имущественный ущерб, в том числе и государству, оказывает это существенное влияние и на доверие населения к услугам, предоставляемым транспортными организациями.

Ответственность за нарушение правил, в том числе и управления воздушным, железнодорожным и водным транспортом может наступать по разным статьям Уголовного кодекса Российской Федерации [1] (УК РФ), к примеру, по ст. 351 УК РФ, где предусмотрена ответственность за нарушение правил полетов или подготовки к ним, при этом данная статья применяется в отношении нарушений, связанных с военными летательными аппаратами. Как правило, ответственность за рассматриваемое деяние наступает по ст. 263 УК РФ, за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена.

Объектом этого преступления определен как безопасность движения и эксплуатации соответствующего транспортного средства.

Объективная сторона преступления выражена в таких признаках:

- деяние, в форме нарушения правил движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного и водного транспорта;
- последствия, которыми может быть причинение тяжкого, средней тяжести вреда здоровью, таким последствием может быть причинение определенного ущерба, причем как частным организациям, так и в целом государству или причинение смерти;
- причинная связь между совершенным деянием и его последствиями.

Субъект преступления в рассматриваемом случае будет специальным, то есть лицо, которое в силу возложенных на него обязанностей или занимаемой должности обязано соблюдать установленные правила движения и эксплуатации рассматриваемых объектов транспорта.

Следует отметить, что на современном этапе развития уголовного закона субъективная сторона в рассматриваемом деянии характеризуется неосторожной формой вины, при этом такая неосторожность может быть выражена в небрежности либо легкомыслии. То есть субъект, управляющий рассматриваемым нами транспортом, в полной мере может предвидеть, что могут наступить негативные последствия в виде причинения вреда, но, не имея для этого никаких оснований, действует самонадеянно, субъект считает, что ему удастся предотвратить негативные последствия. В то же время может иметь место и ситуация, когда субъект таких последствий вовсе не предвидит, хотя и должен, если бы поступил с необходимой степенью осмотрительности и внимательности [2, с.121].

Сегодня вопросы вины остаются, пожалуй, самыми сложными в доктрине уголовного права и являются актуальными независимо от проводимых научных исследований в этой сфере. Вина является не просто обязательным элементом привлечения лица к уголовной ответственности, но

и важным принципом. Сегодня различают две основные формы вины, а именно:

- умысел;
- неосторожность.

Неосторожность в рамках уголовного права иногда называют преступной самонадеянностью [3, с.57].

Состав рассматриваемого нами преступления по своей объективной стороне относится к материальному составу. В научной литературе отмечают, что все материальные составы сконструированы так, что форма вины должна определяться в них исходя из того каким образом виновное лицо относится к последствиям деяния [4, с.504]. Следовательно, что касается рассматриваемого нами случая, устанавливать отношение виновного лица к содеянному необходимо в отношении причинения вреда здоровью, причинения смерти или ущерба в крупном размере.

В то же время будет тут иметь место и такая проблема, что форма вины по отношению к нарушению соответствующих правил и вызванные в связи с этим последствия могут не совпасть.

В литературе по уголовному праву есть мнение, что преступления на транспорте, в том числе и при его управлении, субъект совершает умышленно, а к последствиям таких преступлений, лица относятся в основном неосторожно [5, с.66].

Однако следует сказать, что большая часть авторов отвергают возможность совершения рассматриваемых нами преступлений умышленно. В частности, внимание обращается на положения ст. 26 УК РФ, в силу которой, если преступление имеет материальный состав, то устанавливать форму вины нет необходимости, чтобы это преступление квалифицировать, следует только лишь установить осознание субъектом того, что могут наступить общественно опасные последствия.

Очень часто в рамках литературы по уголовному праву указывают на косвенный умысел в таких преступлениях или прямой умысел [6 с.101]. Однако если обратиться к материалам судебной практики, то наличие умысла отрицается, так как нарушение правил управления железнодорожным, воздушным и водным транспортом с прямым либо косвенным умыслом причиняет вред иным общественным отношениям, тем самым данные преступления следует квалифицировать по иным статьям УК РФ [7].

По этому поводу в свое время разъяснение дал Верховный Суд РФ. Суд обратил внимание, что субъект осуществляющий управление железнодорожным, водным либо воздушным транспортом, при использовании такого транспорта умышленно с целью причинения определенного вреда, подлежит осуждению по статьям особенной части УК РФ, в которых ответственность предусматривается за совершение преступлений против личности [8].

Однако особой ценности для определения вины субъекта, мы тут не видим, тут речь в большей части идет о том, что умышленные преступления, направленные против определенной личности могут совершаться в том числе

и при помощи того либо иного вида транспортного средства, исключения не составляет водный, воздушный или железнодорожный транспорт.

Есть, как мы ранее определили и позиция, в силу которой в полном объеме отрицается умысел в субъективной стороне любого транспортного преступления. Тут имеет место осознание лицом, которое осуществляет управление транспортом, что допускаемое с его стороны нарушение реально угрожает определенным благам, поставленным уголовным законодательством под охрану.

Тем самым сегодня мы можем говорить о том, что рассматриваемые нами преступления совершаются в форме вины по неосторожности. Но встает вопрос, а о каком виде в этом случае неосторожности нам необходимо говорить?

Статья 26 УК РФ предполагает, что неосторожное преступление, совершается по легкомыслию либо небрежности. Если говорить о легкомыслии, то в этом случае лицо в полной мере понимает, что могут наступать определенные негативные последствия и причиняться вред (в отличие от косвенного умысла при котором речь следует вести о существовании реальной возможности), то есть речь идет об абстрактной возможности специального субъекта предотвратить наступление негативных последствий. Однако при этом лицо самонадеянно предполагает, что даже в случае наступления ситуации, при которой он причинит вред, он сможет предотвратить данную ситуацию. В то же время когда речь идет о небрежности, то небрежность следует отнести к единственному виду вины субъекта преступления, где не имеет значения ни само предвидение, и в целом таковому места нет.

При управлении железнодорожным, воздушным либо водным транспортным средством, и в случае, когда субъект вовремя обнаруживает опасность, но таковая создается иным субъектом, то тут встает вопрос какая-же форма вины будет иметь место в такой ситуации, так как сам субъект не предвидел того, что иной участник общественных отношений своим поведением создаст опасность наступления негативных последствий. По нашему мнению, говорить тут будет целесообразно о бездействии субъекта и о вынужденной его, пусть даже и негативного поведения. То есть в такой ситуации лицо, управляющее рассматриваемыми нами видами транспорта, не предвидит, что нарушение правил иным участником, может привести к наступлению общественной опасных последствий. При этом непосредственно сам субъект неправомерных поступков не совершает, тем самым, мы не можем говорить, что он в принципе что-то предвидит. В такой ситуации, когда иной субъект создает опасность наступления негативных последствий, субъект для их предотвращения считает, что поступает единственно правильным путем, что, по его мнению, исключит наступление негативной ситуации. К примеру, в одном из дел рассматривалась ситуация когда столкнулось два поезда. Первый машинист не знал и не мог знать, что на его пути появится второй состав, машинист второго состава решил сойти ненадолго с подъездного пути для маневра, и в этот момент произошло

столкновение. В такой ситуации, по нашему мнению, с позиции первого машиниста, ситуация носила не что иное как вынужденный характер, предвидеть такой ситуации он не мог, как результат произошло столкновение, которое привело к причинению крупного ущерба.

В то же случае, когда субъект предвидит, что при нарушении установленных правил будет причинен ущерб или иные негативные последствия, но самонадеянно рассчитывает на предотвращение таких негативных последствий, то тут, безусловно, следует говорить об осознании лицом неправомерности своего поведения и его результатов, что проявляется в умышленном нарушении правил, установленных для соответствующего вида транспорта. Подобного рода ситуации не могут стать основанием рассматривать преступление как такое, которое совершается в провоцирующей ситуации.

Тем самым, когда субъект провоцирует наступление негативных последствий, нам следует говорить о единственно возможном виде вины, а именно о преступной небрежности в провоцирующей ситуации.

При осуждении лица следует четко установить и указывать вид вины. При обосновании вида вины следует приводить конкретные обстоятельства, на которые лицо рассчитывало. Особе внимание необходимо обратить на случае совершения преступления в состоянии алкогольного и иного опьянения. Если нет признаков неосторожной вины, то преступление следует признавать таким, которое направлено против личности.

Таким образом, могут быть сделаны следующие выводы:

Исходя из общего правила вину за вред, причиненный при управлении воздушным, железнодорожным и водным транспортом следует считать неосторожной. Однако при определении вины субъекта следует доказать неосторожность. При обосновании вины должны приводиться конкретные обстоятельства, на которые лицо рассчитывало для предотвращения наступления негативных последствий. Если мы говорим о провоцирующих ситуациях, то представляется, что в отношении лица, которое не могло предвидеть таких обстоятельств, говорить о вине не приходится вовсе, а вот в отношении лица, которое создало провоцирующую ситуацию, следует говорить о вине в форме преступной небрежности. Что же касается вины в форме умысла, то тут следует руководствоваться общим правилом, что при наличии такой вины ответственность должна наступать за соответствующее преступление против личности по статье особенной части УК РФ, но не за транспортное преступление.

### **Библиографический список**

1. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 07.04.2020) (с изм. и доп., вступ. в силу с 12.04.2020). // Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
2. Бурлаков В.Н. Сложные вопросы квалификации транспортных преступлений // Известия Высших учебных заведений. Правоведение. №

1. 2009. С. 121-129.
3. Кораблева С.Ю. Вина как уголовно-правовая категория и ее влияние на квалификацию преступления. дисс. канд. юрид. наук. 2013. С. 57.
4. Астахин С.В. Вина в преступлениях, связанных с нарушением правил безопасности дорожного движения. // Актуальные проблемы российского права. № 1. 2007. С. 504-508.
5. Зворыгина С.А. Актуальные вопросы уголовно-правовой оценки субъектов дорожно-транспортного преступления. // Уголовное законодательство и криминологическая наука. № 17. 2011. С. 66-76.
6. Медведев Е.В. Вина в составах транспортных преступлений. // Транспортное право. № 3. 2019. С. 101-114.
7. Апелляционное постановление Красноярского краевого суда от 26 декабря 2019 г. по делу № 1-80/2019. // URL: <https://sudact.ru/> (дата обращения 14.06.2020).
8. Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения». // Бюллетень Верховного Суда РФ. N 2. 2009.
9. Сахарчук А.И. Уголовный закон и судебная практика по делам о дорожно-транспортных преступлениях. Монография. Минск, 2015. С. 103.