

*Япиев В.Р. Некоторые вопросы определения формы вины преступления, предусмотренного статьей 263 Уголовного кодекса РФ // Академия педагогических идей «Новация». Серия: Студенческий научный вестник. – 2019. – №1 (январь). – АРТ 113-эл. – 0,2 п.л. - URL: <http://akademnova.ru/page/875550>*

**РУБРИКА: ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ**

**УДК 343.3/.7**

**Япиев Вадим Радикович**  
Студент 3 курса юридического факультета  
Оренбургского Государственного университета  
г. Оренбург, Российская Федерация  
*Научный руководитель:* Стурова О.А.,  
старший преподаватель кафедры уголовного права  
Оренбургский государственный университет  
г. Оренбург, Российская Федерация  
[zhu56rus@yandex.ru](mailto:zhu56rus@yandex.ru)

**НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ОПРЕДЕЛЕНИЯ ФОРМЫ ВИНЫ  
ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 263  
УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РФ**

*Аннотация:* в статье рассматриваются некоторые подходы ученых-правоведов к определению формы вины преступления, предусмотренного статьей 263 УК РФ. На основе анализа правоприменительной практики и юридической литературы, выдвигаются аргументы в пользу умысла или неосторожности в рамках субъективной стороны состава рассматриваемого преступления.

*Ключевые слова:* транспортные преступления, форма вины, безопасность, правила безопасности, вина, умысел, неосторожность, железнодорожный транспорт, воздушный транспорт, движения и эксплуатация, последствия.

**Yapiev Vadim Radikovich**  
3rd year student of law  
Orenburg State University  
Orenburg, Russian Federation  
Scientific adviser: Sturova Olga Alexandrovna  
Senior Lecturer at the Department of Criminal Law  
Orenburg State University  
Orenburg, Russian Federation

**SOME QUESTIONS OF THE DEFINITION OF THE FORM OF  
THE CRIME WINE, PROVIDED BY ARTICLE 263 OF THE CRIMINAL  
CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION**

*Annotation:* the article discusses some approaches of legal scholars to determining the form of guilt of a crime under Article 263 of the Criminal Code of the Russian Federation. Based on the analysis of law enforcement practice and legal literature, arguments are made in favor of intent or negligence within the framework of the subjective aspect of the crime in question.

*Key words:* traffic offenses, guilt form, safety, safety rules, guilt, intent, negligence, rail transport, air transport, traffic and exploitation, consequences.

Одним из преступлений, представляющих повышенную опасность для общественных отношений, является нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Данное преступление закреплено в статье 263 Уголовного кодекса РФ. Сама же общественная опасность заключается не только в причинении крупного имущественного вреда государству, но и в человеческих жертвах, а так же в нарушении нормальной работоспособности различных транспортных систем и

значительному подрыву доверия населения к подобным транспортным услугам.

В рамках данной статьи мы попытаемся раскрыть вопросы, возникающие при определении формы вины в данном преступлении. В теории уголовного права имеется несколько подходов к определению формы вины нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. Некоторые авторы относят общественно опасное деяние, предусмотренное статьей 263 УК РФ к числу неосторожных преступлений, другие же считают данное преступления умышленным. [1]

Так же бытует точка зрения, заключающаяся в том, что конкретная форма вины в данном правонарушении должна определяться судом с учетом обстоятельств конкретного дела. [2] Столь неоднозначное определение формы вины в данном преступлении вызвано тем, что законодатель определил субъективную сторону данного преступления только лишь по психическому отношению правонарушителя к созданным от его противоправных действий в сфере нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта негативным последствиям, оставив при этом без внимания отношение правонарушителя к самим противоправным действиям/бездействиям, то есть к самому деянию.

В судебной практике имеются случаи признания формы при преступлении, предусмотренного статьей 263 УК РФ вины умышленной: «Гусь-Хрустальный городской суд Владимирской области, признавая машиниста тепловоза Г. виновным в совершении преступления , предусмотренного статьей 263 УК РФ, выразившегося в том, что он, управляя тепловозом в условиях ограниченной видимости, не подавал оповестительные сигналы и не следил за незанятостью пути, в результате

чего допустил наезд тепловоза на гражданина С. , указал в приговоре, что Г. совершил умышленное преступление.» [3 ].

Именно поэтому в научной литературе появилась необходимость конкретизации психического отношения правонарушителя не только к созданным им негативным последствиям, но и к его противоправным действиям/бездействиям, которые и создали цепь причинно-следственной зависимости.

Однако такой подход к определению вины в рассматриваемом преступлении поддерживают не все ученые. При этом он заслуживает должного внимания, так как в первую очередь вытекает из принципа вины, который предполагает, как пишет В. В. Лунеев, необходимость «установления внутреннего отношения субъекта к действиям (бездействиям), и последствиям». [4]

В научной литературе психическое отношение правонарушителя к совершенному деянию характеризуется через парные категории: «умысел – неосторожность», «осознанное - неосознанное». [5]

Не вдаваясь в полемику по данному вопросу, примем сторону В.Е. Эминова, который считает, что «слова «осознанно», «сознательно» менее точно выражают психическое отношение к содеянному, чем указание на умышленный характер нарушения. В этих словах не находит отражения волевой элемент психического отношения к нарушению правил». Поэтому для характеристики психического отношения правонарушителя к факту нарушения правил безопасности и эксплуатации транспорта предлагаем использовать термины «неосторожность» и «умысел», что так же будет соответствовать сложившейся судебной практике. [6]

Анализ уголовных дел по данной статье позволил сделать вывод о том, что неосторожные последствия, указанные в диспозиции статьи 263 УК РФ зачастую являются следствием умышленного нарушения указанных правил. И именно на это делает упор суд в обвинительных приговорах. [7]

Например, «Ленинский районный суд республики Саха (Якутия), рассмотрев материалы уголовного дела в отношении Ф., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ч.1 ст. 263 УК РФ, пришел к выводу о том, что причинение тяжкого вреда Ч., следовавшему в вертолете в качестве пассажира, стало результатом умышленных противоправных действий командира воздушного судна Ф. Осуществляя полет на высоте ниже безопасной, Ф. в процессе разворота допустил раскачку груза, расположенного на внешней подвеске вертолета. Для уменьшения раскачки груза, действуя умышленно, предвидя возможность наступления общественно опасных последствий, Ф. стал хаотично изменять параметры полета, что привело к еще большему снижению воздушного судна, попаданию вертолета в режим «вихревого кольца» и столкновение его с кронами деревьев» [ 8 ].

Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта допускается и в виде неосторожности, что не только не исключает состава преступления, но и свидетельствует о меньшей степени общественной опасности деяния по сравнению с таким же умышленным нарушением. [7]

Неосторожность в рассматриваемом нами преступлении обусловлена в первую очередь недостаточным или полным незнанием требуемых правил, несмотря на то, что в силу занимаемой должности или выполняемой профессиональной деятельности лицо обязано было их знать, либо

забывчивостью, растерянность, невнимательностью, непредусмотрительностью виновного. [9]

Таким образом, умышленное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта имеет место, когда лицо осознает, что своими действиями/бездействиями нарушает правила. Если же лицо не осознает этого, хотя должно было в силу занимаемой должности или выполняемой работы, то имеет место быть неосторожная форма вины.

Поэтому, мы считаем, что установление отношения виновного к самому нарушению правил безопасности и эксплуатации транспорта является необходимым. Это не только даст нам возможность более полно раскрыть психическое отношение виновного к наступившим последствиям, но и позволит более правильно квалифицировать преступление, определить степень его общественной опасности и индивидуализировать наказание.

Помимо этого, мы считаем целесообразным выделить отдельные, самостоятельные нормы, дифференцирующие ответственность за умышленное и неосторожное нарушение правил безопасности и эксплуатации транспорта с непосредственным указанием формы вины. Предлагаемая нами редакция предполагает разделение существующей статьи 263 УК РФ на две нормы, отвечающие отдельно за умышленное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и за неосторожное. При этом отношение виновного лица к наступившим общественно опасным последствиям в обоих нормах будет иметь форму неосторожности. Подобное реформирование существенно облегчит задачу квалификации преступления и определения наказания.

Например, в материалах изученной нами судебной практики Ленинского районного суда Республики Саха умышленные действия пилота вертолета привели к нанесению тяжкого вреда пассажиру. [8] Поэтому суд

определил форму вины как умышленную. Но отношение пилота к наступившим последствиям характеризуется неосторожностью. В то же время в материалах судебной практики по уголовному делу № 1-82/2018, Приморско-Ахтарский районный суд Краснодарского края установил неосторожную форму вины виновного, как по отношению к его действиям, так и по отношению к последствиям. [10 ]

Факт того, что в одном деле суд признал преступление, предусмотренное статьей 263 УК РФ, умышленным, а в другом неосторожным, делает предлагаемые нами изменения необходимыми, прежде всего для дифференциации ответственности и индивидуализации наказания за умышленное и неосторожное нарушение правил безопасности и эксплуатации транспорта.

Такое нововведение позволит сместить акцент с предупреждения общественно опасных последствий, к предупреждению самих нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта. При этом значительно изменятся и составы преступлений, в особенности субъективная сторона – основной признак разделения рассматриваемой нормы.

Необходимо так же поставить вопрос о разграничении нормы о неосторожном нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и нормами КоАП РФ, отвечающих за транспортные правонарушения. В КОАП РФ данному виду преступлений посвящена глава 11, в частности статьи 11.1 – 11.14 и ряд других.

Предлагаемая нами норма о неосторожном нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и правонарушения, предусмотренные главой 11 КОАП РФ во многом схожи. Например, у них однородный объект преступления - общественная безопасность,

представляющая собой общественные отношения в сфере обеспечения безопасной работы и эксплуатации транспортных средств различного вида, охраны жизни и здоровья граждан, собственности и окружающей природной среды, предмет – различные виды транспортных средств, специальный субъект. Основное же различие - в наступивших негативных последствиях. Как правило, при нарушении норм Уголовного Кодекса в части преступления при эксплуатации транспортных средств, противоправные действия создают более негативные общественно опасные последствия.

В тоже время может создаваться проблема установления формы вины рассматриваемого преступления в целом. Так, по мнению В.А. Нерсеяна «при неоднородном психическом отношении к действию и его последствиям нельзя говорить, что преступление в целом неосторожно».

[12]

Но подобное преступление нельзя считать и умышленным, пишут Н.А. Бондаренко и В.Т. Дзюба. [13]

А.И. Коробеев считает, что данное преступления является преступлением со смешанной (сложной, двойной) формой вины. [9]

П.С. Дагель и Д.П. Котов полагают, что именно такая форма вины транспортных преступлений позволит отграничить последние как от невиновных действий, так и от преступлений против личности, а так же разграничить умышленную форму вины от неосторожной при нарушении правил безопасности и эксплуатации транспорта, повлекших общественно опасные последствия. [11]

С выделением подобной «смешанной формой вины» непросто согласится, так как при подобном подходе смешиваются умысел и неосторожность, на основании чего фактически вводится новая форма вины.

Однако А.И. Рарог считает, что «совпадение умысла и неосторожности в одном преступлении не создает никакой третьей формы вины». По его мнению, подобные преступления должны признаваться преступлениями с двумя формами вины. [9]

Но при этом В.Г. Старков вполне обоснованно утверждает, что в данном преступлении двух форм вины быть не может. По смыслу ст. 27 УК РФ и существующей конструкции ст. 263 УК РФ нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта при неосторожном отношении к общественно опасным последствиям не может считаться преступлением с двумя формами вины. Связано это в первую очередь с тем, что и нарушения правил и последствия являются равноправными признаками объективной стороны основного состава преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ. [14]

В преступлениях же с двумя формами вины имеется различное психическое отношение виновного « к разным юридически значимым объективным признакам, один из которых является обязательным признаком основного состава преступления, а второй – квалифицирующим последствием».

При разрешении проблемы определения субъективной стороны преступления, неоспоримым является то, что при выражении объективной стороны в форме отказа лица от исполнения своих трудовых обязанностей, когда такой отказ запрещён законом, формой вины в данном преступлении всегда будет являться умысел. Но по отношению к последствиям от такого преступления, форма вины будет выражаться скорее в неосторожности.

Следуя общему правилу определения формы вины, в случае умышленного нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта при неосторожном отношении лица к наступившим

общественно опасным последствиям преступление в целом должно признаваться неосторожным. Это связано с тем, что субъективную сторону преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, определяет психическое отношение лица исключительно к наступлению общественно опасных последствий. Уголовная ответственность за данное преступление может наступить только при наличии указанных в ст. 263 последствий. Психическое отношение лица к своему деянию не меняет форму вины в анализируемом преступлении, но оно будет учитываться при назначении наказания.

Поэтому рассматриваемое преступление, в его существующей конструкции и при любой форме психического отношения лица к нарушению правил безопасности движения и эксплуатации транспорта и легкомысленном или небрежном отношении к наступившим общественно опасным последствиям следует считать как преступление с неосторожной формой вины.

Таким образом, мы проанализировали мнения различных авторов по поводу определения субъективной стороны и формы вины преступления, предусмотренного статьёй 263 УК РФ, изучили судебную практику по данному вопросу и пришли к выводу, что форма вины выражается в неосторожности. Объясняется это главным образом отношением лица, нарушившего правила безопасности движения и эксплуатации транспорта, к наступившим общественно опасным последствиям. Данное лицо не желало наступления негативных последствий, но могло предвидеть и избежать их.

**Список использованной литературы:**

1. Балашов С.К., Иванов В.Д. Умышленная и неосторожная форма вины при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта // Науч. Труды ученых-юристов Северо-Кавказского региона. Вып. 9 Краснодар, 2005.
2. Нерсесян В. А. Ответственность за неосторожные преступления: состояние и пути совершенствования // Государство и право. 2002. №3.
3. Уголовное дело № 1-285/2005. Архив Гусь-Хрустального городского суда Владимирской области за 2005 г.
4. Лунеев В.В. Субъективное вменение. М. 2000.
5. Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. М., 2001.
6. Эминов В.Е. Борьба с авиационными происшествиями (вопросы уголовной ответственности и предупреждения преступных нарушений правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного пространства). М., 1980.
7. Тер-Акопов А.А. Преступление и проблемы нефизической причинности в уголовном праве. М., 2003.
8. Уголовное дело в отношении Ф. Архив Ленского районного суда Республики Саха (Якутия) за 2010 г.
9. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб., 2003.
10. Уголовное дело в отношении С. Архив Приморско-Ахтарского районного суда Краснодарского края. Архив за 2018 год.
11. Дагель П.С. О характере субъективной стороны автотранспортных преступлений (к дискуссии о смешанной форме вины) // Проблемы борьбы с преступностью: сб. науч. Тр. Омск, 1977.
12. Нерсесян В.А. Неосторожная вина: проблемы и решения. // Государство и право, 2000. №4.
13. Бондаренко Н.А., Дзюба В.Т. Квалификация преступлений против общественного порядка и общественной безопасности: учеб. Пособие. Киев. 1990.
14. Старков В.Г. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта: автореф. дис. ... канд. юр. наук Свердловск, 1975.

*Дата поступления в редакцию: 22.01.2019 г.*

*Опубликовано: 23.01.2019 г.*

*© Академия педагогических идей «Новация». Серия «Студенческий научный вестник»,  
электронный журнал, 2019*

*© Япиев В.Р., 2019*