

DOI 10.20310/2587-9340-2018-2-7-58-68

УДК 343.346

## **ПРОБЛЕМЫ ЗАКОНОДАТЕЛЬНОЙ РЕГЛАМЕНТАЦИИ УГОЛОВНОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ЗА НАРУШЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

**Л.Ю. Ларина**

Рязанский государственный университет им. С.А. Есенина  
390000, Российская Федерация, г. Рязань, ул. Свободы, 46  
E-mail: l.larina@rsu.edu.ru

**Аннотация.** Исследование проблем законодательной регламентации уголовной ответственности за нарушение требований транспортной безопасности обусловлено необходимостью ее обеспечения как части национальной безопасности. Цель исследования – выявить недостатки законодательной конструкции статьи 263.1 УК РФ, препятствующие ее эффективному применению на практике, и предложить пути их преодоления. В исследовании на основе сопоставления содержания статьи 263.1 УК РФ с нормами Федерального закона «О транспортной безопасности» и постановлениями Правительства Российской Федерации проанализированы отдельные бланкетные признаки состава нарушения требований транспортной безопасности. В результате исследования выявлены недостатки законодательной конструкции статьи 263.1 УК РФ, обоснована необходимость ее корректировки, сформулированы предложения по изменению отдельных признаков и санкций статьи 263.1 УК РФ. В частности, аргументировано предложение об изменении санкции части 1 статьи 263.1 УК РФ в связи с несогласованностью с санкцией части 1 статьи 118 УК РФ. Кроме того, предложено расширить круг субъектов преступления, предусмотренного частью 2 статьи 263.1 УК РФ.

**Ключевые слова:** транспортная безопасность; преступление; нарушение требований; уголовная ответственность; санкция

Обеспечение транспортной безопасности осуществляется различными способами, в том числе уголовно-правовыми. Наличие в уголовном законе норм, охраняющих транспортную безопасность, исторически обусловлено [1]. В действующем УК РФ транспортная безопасность охраняется посредством различных норм, как общих, так и специальных. К числу последних следует отнести статью 263.1 УК РФ. С момента ее введения она применяется крайне редко. По официальным статистическим данным судебного департамента при Верховном суде Российской

Федерации, количество осужденных по данной статье за 2012 и 2016 гг. составило 0 человек; за 2013, 2014, 2015, 2017 гг. – по 2 человека ежегодно<sup>1</sup>. Столь редкое применение может быть объяснимо тем, что сами требования, нарушение которых влечет уголовную ответственность, длительное время Правительством Российской Федерации не принимались. Однако только наличие в УК РФ данной нормы выступает фактором, сдерживающим лиц от преступных посягательств в указанной сфере. При этом конструкция статьи 263.1 УК РФ имеет некоторые недостатки, создающие препятствия для ее применения на практике.

Рассматриваемая статья объединяет в себе два основных состава, различающихся по признакам деяния (неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности и неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности), и субъекта. В обоих случаях объективная сторона характеризуется наличием последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба, а субъективная сторона – виной в форме неосторожности.

В первую очередь необходимо разобраться с толкованием различающихся деяний. В части 1 статьи 263.1 УК РФ речь идет о неисполнении требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. Указанная норма носит бланкетный характер, отсылая при его уяснении к Федеральному закону «О транспортной безопасности».

В соответствии с пунктом 1.2 статьи 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» соблюдение транспортной безопасности – это выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством Российской Федерации. Постановлением Правительства Российской Федерации от 15 ноября 2014 г. № 1208 (в ред. от 03.10.2015) «Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта» закреплены три обязанности и девять запретов совершать определенные действия для указанных лиц. Таким образом, в части 1 статьи 263.1 УК РФ предусмотрена ответственность за деяние в форме неисполнения физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транс-

---

<sup>1</sup> Данные судебной статистики // Судебный департамент при Верховном суде Российской Федерации. URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79> (дата обращения: 06.08.2018).

портной инфраструктуры или транспортных средствах, обязанностей и запретов, установленных вышеуказанным постановлением Правительства. Получается, что субъект рассматриваемого преступления специальный – лицо, следующее либо находящееся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах. Этот вывод не позволяет нам согласиться с мнением А.И. Коробеева, который полагает, что в данной норме речь идет об общем субъекте [2, с. 186].

В части 2 статьи 263.1 УК РФ закреплена норма об ответственности за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. В силу пункта 4 статьи 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» под обеспечением транспортной безопасности понимается реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. В статье 8 указанного закона ведется речь о трех группах требований к обеспечению транспортной безопасности:

- требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (являются обязательными для исполнения субъектами транспортной инфраструктуры и перевозчиками);
- требования по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры на этапе их проектирования и строительства (являются обязательными для исполнения застройщиками объектов транспортной инфраструктуры);
- требования по обеспечению транспортной безопасности объектов (зданий, строений, сооружений), не являющихся объектами транспортной инфраструктуры и расположенных на земельных участках, прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры и расположенных в границах охранных зон таких объектов транспортной инфраструктуры (являются обязательными для исполнения юридическими лицами, индивидуальными предпринимателями и физическими лицами, являющимися собственниками либо владеющими указанными объектами (зданиями, строениями, сооружениями) на ином законном основании).

Исходя из того, что в статье 263.1 УК РФ речь идет лишь об обеспечении транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, то неисполнение требований, указанных в последнем пунк-

те, то есть на прилегающих к объектам транспортной инфраструктуры зданиях, сооружениях и строениях, не влечет уголовной ответственности. Такой подход к законодательному конструированию рассматриваемого состава представляется необоснованным, поскольку ограничивает круг охраняемых объектов. В итоге это может привести к незащищенности объектов транспортной инфраструктуры.

В части 1 и части 2 статьи 263.1 УК РФ законодатель использует понятие «неисполнение», буквальное толкование которого предполагает полный отказ от совершения тех обязанностей, которые возложены на лицо. Поскольку при конструировании многих норм законодатель использует формулировку «неисполнение или ненадлежащее исполнение...», то отсутствие указания на ненадлежащее исполнение исключает уголовную ответственность по статье 263.1 УК РФ, что необоснованно сужает границы рассматриваемой нормы. Кроме того, понятие «неисполнение» предполагает, как правило, пассивное поведение (бездействие). В то же время рассматриваемые преступления, как справедливо отмечается отдельными исследователями, могут быть совершены активными действиями, например, путем совершения запрещенных действий [3, с. 69]. Поэтому более точным с точки зрения юридической техники представляется использование вместо слова «неисполнение» слова «нарушение», как это указано в наименовании статьи. Это позволит привлекать к уголовной ответственности в случаях неисполнения возложенных обязанностей и совершения запрещенных действий, которые в совокупности представляют собой требования.

Субъектом неисполнения требований по обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры является лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности. Н.И. Пикуров обоснованно разделяет субъектов данного преступления на две категории: лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры, и лица, ответственные за обеспечение безопасности на транспорте [4, с. 114]. В постановлениях Правительства Российской Федерации, закрепляющих соответствующие требования, прямо указано на то, что лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности, назначить обязан субъект транспортной инфраструктуры<sup>2</sup>. В качестве последних выступают, согласно

---

<sup>2</sup> 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 05.04.2017 № 410 // СЗ РФ. 2017. № 15 (Ч. VII).

пункту 9 статьи 1 Федерального закона «О транспортной безопасности», юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании. Из смысла указанных норм следует, что субъектами преступления, предусмотренного частью 2 статьи 263.1 УК РФ, могут быть только лица, которые назначены ответственными в установленном законом порядке.

Однако в случае, если такое лицо по каким-либо причинам назначено не будет, то юридические лица, индивидуальные предприниматели и физические лица, являющиеся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании, которые должны были такое лицо назначить, не могут нести ответственность по данной статье. Это, конечно, не означает, что такие лица совсем не подлежат уголовной ответственности. Они могут нести ответственность по общеуголовным составам, например, по статье 109 или статье 118 УК РФ. Однако при этом уже не сможет быть учтено, что такое деяние посягает на транспортную безопасность. Поэтому представляется необходимым расширить круг субъектов преступления, предусмотренного частью 2 статьи 263.1 УК РФ, включив в него руководителя юридического лица или физическое лицо, являющихся собственниками объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств или использующие их на ином законном основании.

Стоит отметить, что в судебной практике встречаются сложности с определением субъекта данного преступления. Так, Л., являющаяся

---

Ст. 2236; О требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского и речного транспорта: постановление Правительства РФ от 16.07.2016 № 678 // СЗ РФ. 2016. № 31. Ст. 5012; Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта: постановление Правительства РФ от 26.04.2017 № 495 // СЗ РФ. 2017. № 19. Ст. 2835; Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта: постановление Правительства РФ от 28.07.2018 № 886. Доступ из СПС Гарант.

проводником поезда, осуждена за то, что в нарушение Инструкции проводнику пассажирского вагона допустила высадку провожающих граждан на ходу поезда, при этом не предприняв никаких действий по остановке поезда, в результате чего один человек погиб. Суд квалифицировал действия Л. как неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах лицом, ответственным за обеспечение транспортной безопасности, если это деяние повлекло по неосторожности смерть человека<sup>3</sup>. При этом, как следует из приговора, суд не устанавливал факт того, что в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» на Л. была возложена ответственность за обеспечение транспортной безопасности. Как следует из указанного закона, требования транспортной безопасности закрепляются в постановлениях Правительства Российской Федерации. В приговоре же нет ссылок на подобные акты. При таких обстоятельствах вывод суда о квалификации действий Л. по статье 263.1 УК РФ представляется ошибочным.

В научной литературе обоснованно обращается внимание на существенный недостаток конструирования квалифицированных составов нарушения требований транспортной безопасности в части установления ответственности за совершения указанных деяний группой лиц по предварительному сговору и организованной группой [5, с. 49; 6, с. 28; 7, с. 11]. Поскольку рассматриваемые преступления являются неосторожными, а соучастие возможно только в умышленных преступлениях, то, очевидно, указание на возможность совершения данного преступления в соучастии является ошибочным и требует исключения из частей 3 и 4 статьи 263.1 УК РФ.

Рассматриваемая статья выступает специальной по отношению к статьям 118 и 109 УК РФ. При этом следует обратить внимание на некоторую несогласованность санкций этих норм. Санкции части 1 статьи 118 и части 1 статьи 263.1. УК РФ в части самого мягкого вида наказания (штрафа) абсолютно идентичны. В остальном же имеются существенные различия. Так, например, общая норма о причинении тяжкого вреда здоровью человека по неосторожности (часть 1 статьи 118 УК РФ) предусматривает максимальное наказание в виде ограничения свободы на срок до трех лет. В санкции специальной нормы (часть 1

---

<sup>3</sup> Приговор Кировского районного суда г. Саратов от 07.07.2014 по уголовному делу № 1-198/2014 // Судебные и нормативные акты РФ. URL: <http://sudact.ru/regular/doc/MYJUnTW973JQ/> (дата обращения: 06.08.2018).

статьи 263.1 УК РФ) в качестве максимального наказания предусматривается ограничение свободы на срок до одного года, то есть второе ниже. При этом санкция части 1 статьи 118 УК РФ содержит альтернативные виды наказаний (обязательные и исправительные работы). Очевидно, что вводя отдельную норму (статья 263.1 УК РФ), законодатель стремился усилить ответственность за специальный вид причинения вреда здоровью по неосторожности. В научной литературе обоснованно отмечается, что «основным предназначением мер безопасности на транспорте является предупреждение актов внешнего вмешательства в работу транспортной инфраструктуры и движение транспорта» [8, с. 13]. Нарушение транспортной безопасности может повлечь затруднения в движении транспорта, срыв системы транспортных рейсов, опоздание людей, несвоевременную доставку грузов и т. п. Очевидно, что при таком законодательном подходе те лица, которые причинили тяжкий вред здоровью по неосторожности в результате неисполнения требований по соблюдению транспортной безопасности, находятся в привилегированном положении.

Стоит отметить, что если речь идет о причинении смерти в результате того же деяния (часть 3 статьи 263.1 УК РФ), то законодатель существенным образом усиливает ответственность по сравнению с частью 1 статьи 109 УК РФ.

Если смоделировать ситуацию, в которой преступление, предусмотренное частью 1 статьи 263.1 УК РФ, совершит иностранный гражданин, то санкция этой нормы вообще теряет альтернативность и может влечь лишь наказание в виде штрафа. Как указывает Конституционный суд Российской Федерации, «федеральный законодатель, принимая решение о криминализации деяния, обязан учитывать типовую оценку его общественной опасности и, если отдельные признаки преступления свидетельствуют о том, что степень его общественной опасности существенно изменяется по сравнению с типовой оценкой, провести – в силу принципа справедливости – дифференциацию уголовной ответственности с тем, однако, чтобы при этом не нарушались принципы равенства и правовой определенности»<sup>4</sup>. Причем законодатель «обязан соблюдать конституционные принципы необходимости, пропорциональности, соразмерности, справедливости и правовой

---

<sup>4</sup> По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда: постановление Конституционного суда РФ от 25.04.2018 № 17-П // СЗ РФ. 2018. № 19. Ст. 2812.

безопасности как при криминализации того или иного деяния, так и в вопросах его пенализации»<sup>5</sup>. Продемонстрированный законодателем подход в санкции части 1 статьи 263.1 УК РФ идет в разрез с конституционными принципами равенства и справедливости, а также с требованием соразмерности уголовно-правовой репрессии совершенному преступному деянию.

Таким образом, законодательная конструкция статьи 263.1 УК РФ имеет ряд недостатков юридико-технического характера. Их устранение позволит повысить защищенность транспортной безопасности и усилить эффективность применения рассматриваемой статьи.

### Список литературы

1. *Рязанов Н.С.* Развитие уголовного законодательства об ответственности за преступления в области транспортной безопасности в дореволюционный и советский периоды // Актуальные проблемы государства и права. 2017. Т. 1. № 2. С. 60-73.
2. *Коробеев А.И.* Транспортные преступления и транспортная преступность. М.: Юрлитинформ, 2015. 486 с.
3. *Годунов О.И.* К вопросу о новеллах уголовной ответственности за нарушение требований в области транспортной безопасности // Научный поиск. 2014. № 3.2. С. 67-71.
4. *Пикуров Н.И.* Квалификация транспортных преступлений. М.: РАП, 2011. 168 с.
5. *Иванов В.Д., Бохан А.П.* Критический анализ изменений, внесенных Федеральным законом от 03.02.2014 № 15-ФЗ в статью 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации «Нарушение требований в области транспортной безопасности» // Юрист-Правовед. 2015. № 2 (69). С. 45-49.
6. *Линкевич А.Е.* Некоторые спорные аспекты конструирования и квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Евразийская адвокатура. 2017. № 2 (27). С. 26-30.
7. *Пожарский А.Ю.* Система норм о транспортных преступлениях (становление и развитие): дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. 224 с.
8. *Атоян Г.Г.* Уголовно-правовой анализ преступлений, затрудняющих нормальное функционирование транспортных средств // СМАЛЬТА. 2015. № 1. С. 12-14.

Поступила в редакцию 08.08.2018 г.

Отрецензирована 16.08.2018 г.

Принята в печать 28.08.2018 г.

---

<sup>5</sup> По делу о проверке конституционности положений статьи 212.1 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина И.И. Дадина: постановление Конституционного суда РФ от 10.02.2017 № 2-П // СЗ РФ. 2017. № 9. Ст. 1422.

### **Информация об авторе**

*Ларина Любовь Юрьевна* – кандидат юридических наук, доцент, декан юридического факультета. Рязанский государственный университет им. С.А. Есенина, г. Рязань, Российская Федерация. E-mail: l.larina@rsu.edu.ru

### **Для цитирования**

*Ларина Л.Ю.* Проблемы законодательной регламентации уголовной ответственности за нарушение требований транспортной безопасности // Актуальные проблемы государства и права. 2018. Т. 2. № 7. С. 58-68. DOI 10.20310/2587-9340-2018-2-7-58-68.

DOI 10.20310/2587-9340-2018-2-7-58-68

## **PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF CRIMINAL RESPONSIBILITY FOR TRANSPORT SECURITY REQUIREMENTS VIOLATION**

### **L.Y. Larina**

Ryazan State University named for S. Yesenin  
46 Svobody St., Ryazan 390000, Russian Federation  
E-mail: l.larina@rsu.edu.ru

**Abstract.** The study of the problems of legislative regulation of criminal responsibility for transport security requirements violation is due to the necessity to ensure it as part of national security. The purpose of the study is to identify the shortcomings of the legislative structure of article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, preventing its effective application in practice, and suggest ways to overcome them. In the research on the basis of comparison of the content of article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation with the norms of the Federal Law “On transport security” and Decrees of the government of the Russian Federation analyzed some blank signs of transport security requirements violation. In the study we identify deficiencies of the legislative construction of article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, the necessity of its correction, and formulate proposals for changing the individual characteristics and the sanctions of article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation. In particular we discuss the proposal to change the sanctions of part 1 of article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation in connection with the inconsistency with the sanction of part 1 of article 118 of the Criminal Code of the Russian Federation. In addition, it is proposed to expand the range of subjects of crime under part 2 of article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation.

**Keywords:** transport security; crime; requirements violation; criminal responsibility; sanction

## References

1. Ryazanov N.S. Razvitiye ugolovnogo zakonodatel'stva ob otvetstvennosti za prestupleniya v oblasti transportnoy bezopasnosti v dorevolutsionnyy i sovetskiy periody [The development of criminal legislation on responsibility for crimes in the area of transport security in the pre-revolutionary and Soviet periods]. *Aktual'nye problemy gosudarstva i prava – Current Issues of the State and Law*, 2017, vol. 1, no. 2, pp. 60-73. (In Russian).
2. Korobeyev A.I. *Transportnyye prestupleniya i transportnaya prestupnost'* [Transport Crimes and Transport Criminality]. Moscow, Yurlitinform Publ., 2015, 486 p. (In Russian).
3. Godunov O.I. K voprosu o novellakh ugolovnoy otvetstvennosti za narusheniye trebovaniy v oblasti transportnoy bezopasnosti [To the question about the novelties of criminal responsibility for violation of requirements in the field of transport security]. *Nauchnyy poisk* [Scientific Search], 2014, no. 3.2, pp. 67-71. (In Russian).
4. Pikurov N.I. *Kvalifikatsiya transportnykh prestupleniy* [Qualifications Traffic Offenses]. Moscow, Russian Academy of Justice Publ, 2011, 168 p. (In Russian).
5. Ivanov V.D., Bokhan A.P. Kriticheskiy analiz izmeneniy, vnesennykh Federal'nym zakonom ot 03.02.2014 № 15-FZ v stat'yu 263.1 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii «Narusheniye trebovaniy v oblasti transportnoy bezopasnosti» [Critical analysis of the changes made by the Federal Law № 15-FZ, 03.02.2014, to the article 263.1 of the Criminal Code of the Russian Federation “Violation of the requirements in the field of transport security”]. *Yurist’-Pravoved” – Jurist-Pravoved*, 2015, no. 2 (69), pp. 45-49. (In Russian).
6. Linkevich A.E. Nekotoryye spornyye aspekty konstruirovaniya i kvalifikatsii prestupleniy protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta [Some controversial aspects of designing and the qualification of crimes against traffic safety and transport operation]. *Evraziyskaya advokatura – Eurasian Advocacy*, 2017, no. 2 (27), pp. 26-30. (In Russian).
7. Pozharskiy A.Y. *Sistema norm o transportnykh prestupleniyakh (stanovleniye i razvitiye): dis. ... kand. jurid. nauk* [System of Norms on Transport Crimes (Formation and Development). Cand. jurid. sci. diss.]. Moscow, 2016, 224 p. (In Russian).
8. Atoyan G.G. Ugolovno-pravovoy analiz prestupleniy, zatrudnyayushchikh normal'noye funktsionirovaniye transportnykh sredstv [Criminal legal analysis of crimes that impede the normal operation of vehicles]. *SMALTA*, 2015, no. 1, pp. 12-14. (In Russian).

Received 8 August 2018

Reviewed 16 August 2018

Accepted for press 28 August 2018

## Information about the author

Larina Lyubov Yuryevna – Candidate of Jurisprudence, Associate Professor, Dean of Law Faculty. Ryazan State University named for S. Yesenin, Ryazan, Russian Federation.  
E-mail: l.larina@rsu.edu.ru

**For citation**

Larina L.Y. Problemy zakonodatel'noy reglamentatsii ugovnoy otvetstvennosti za naru-sheniye trebovaniy transportnoy bezopasnosti [Problems of legal regulation of criminal re-sponsibility for transport security requirements violation]. *Aktual'nye problemy gosudarstva i prava – Current Issues of the State and Law*, 2018, vol. 2, no. 7, pp. 58-68. DOI 10.20310/2587-9340-2018-2-7-58-68. (In Russian, Abstr. in Engl.).