|  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| *Московский финансово-юридический университет МФЮА* | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | |
| *Кафедра* | | | Гражданско-правовые дисциплины | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | |
| *Направление /* | | | Юриспруденция | | | | | | | | | | | | |
| *специальность* | | | Юриспруденция | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | |
| *Профиль /* | | | Гражданско-правовой | | | | | | | | | | | | |
| *специализация* | | |  | | | | | | | | | | | | |
|  | | |  | | | | | | | | | | | | |
|  |  |  | |  |  |  | **УТВЕРЖДАЮ** | | | | | | | | |
|  |  |  | |  |  |  |  |  |  | | |  |  | |  |
|  |  |  | |  |  |  | Заведующий кафедрой | | | | | | | | |
|  |  |  | |  |  |  | Былинкина. Е.В. | | | | | | | | |
|  |  |  | |  |  |  | *(ученая степень, ученое звание)* | | | | | | | | |
|  |  |  | |  |  |  |  | | | |  |  | | | |
|  |  |  | |  |  |  | *(подпись)* | | | |  | *54a7207dce4e42749cad40d28643c842(И.О. Фамилия)* | | | |
|  |  |  | |  |  |  |  | | | | | | | | |
| **КУРСОВАЯ РАБОТА** | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | |
| **По дисциплине:** | | | | | | | | | | | | | | | |
| *Уголовное право* | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | |
| *(полное наименование дисциплины)* | | | | | | | | | | | | | | | |
| **На тему:** | | | | | | | | | | | | | | | |
| Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие. | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | |
| *(название темы курсовой работы)* | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | | | | | | | | | |
|  | | | | | | | **Автор:** | | | | | | | | |
|  | | | | | | | обучающийся | | | 2 | | | | курса | |
|  | | | | | | | группы | | | 13ЮРи4010 | | | | | |
| 1 | | | | | | | ИНС | | | 29323556 | | | | | |
|  | | | | | | | Смирнова Анна Алексеевна | | | | | | | | |
|  | | | | | | | *(Фамилия Имя Отчество)* | | | | | | | | |
|  | | | | | | |  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | **Руководитель:** | | | | | | | | |
|  | | | | | | | канд. экон. наук | | | | | | | | |
|  | | | | | | | *(должность, ученое звание)* | | | | | | | | |
|  | | | | | | | Яворский.О.Б. | | | | | | | | |
|  | | | | | | | *(Фамилия Имя Отчество)* | | | | | | | | |
|  | | | | | | |  | | | | | | | | |
| Курсовая работа защищена с оценкой | | | | | | |  | | | | | | | | |
|  | | | | | | | *(оценка прописью)* | | | | | | | | |
|  | | | | | | |  | | | | | | | | |
| **МОСКВА - 20\_22\_** | | | | | | | | | | | | | | | |

Оглавление

[Введение 3](#_Toc103571217)

[Глава 1. Общая характеристика уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие 5](#_Toc103571218)

[1.1. Отечественный и зарубежный опыт установления уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие 5](#_Toc103571219)

[1.2. Основания наступления ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие 9](#_Toc103571220)

[Глава 2. Уголовно-правовая характеристика состава неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие 14](#_Toc103571221)

[2.1. Объективные признаки состава неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие 14](#_Toc103571222)

[2.2. Субъективные признаки состава неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие 19](#_Toc103571223)

[Заключение 23](#_Toc103571224)

[Список использованных источников 25](#_Toc103571225)

# Введение

Актуальность выбранной темы обусловлена тем, что государство обязано обеспечивать поиск и спасение людей, терпящих бедствие в море в зоне, координируемом этим государством.

Одной из форм реализации этой обязанности является установление уголовной ответственности за неоказание помощи лицам, терпящим бедствие, в отношении уполномоченных на оказание такой помощи должностных лиц.

Нормы об ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие принимаются в соответствии с основными принципами и нормами международного права. Однако в практике их применения существуют определенные трудности, связанные с бланкетностью норм об уголовной ответственности, а также наличием оценочных признаков в их составе.

На основании этого изучение объективных и субъективных признаков состава неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие представляет значительный интерес.

Целью проводимого исследования является комплексное изучение особенностей правоприменения статьи 270 Уголовного кодекса Российской Федерации, устанавливающей ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим действие.

Для достижения поставленной цели в работе решаются следующие задачи:

- изучить отечественный и зарубежный опыт установления уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствия;

- определить основания наступления ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие;

- охарактеризовать объективные признаки неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие;

- проанализировать субъективные признаки неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие.

Объектом проводимого исследования являются общественные отношения, возникающие в процессе привлечения к уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие.

Предметом исследования выступают правовые нормы, регламентирующие уголовную ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие.

Теоретическую основу исследования составили труды таких авторов, как О. А. Максимов, Н. В. Самойлюк, А. Плешаков, Л. М. Назмутдинова, Е. И. Грузинская и других.

Нормативную основу исследования составили международные правовые акты, федеральные законы и подзаконные нормативные акты.

Эмпирическую основу исследования составили материалы судебной практики судов общей юрисдикции.

Методологическую основу исследования составили такие общенаучные методы, как формальный, сравнительно-правовой, сравнительно-исторический, методы анализа и синтеза.

Структура работы соответствует ее цели и задачам и включает в себя введение, две главы, заключение и список использованных источников.

# Глава 1. Общая характеристика уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие

## 1.1. Отечественный и зарубежный опыт установления уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие

История возникновения ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие связана с развитием мореплавания, морских перевозок грузов и пассажиров.

Первые упоминания об обычае оказания помощи терпящим бедствие на воде встречаются еще в трудах древних греков[[1]](#footnote-1). В последствии этот обычай получил свое закрепление в нормах международного права и внутригосударственного законодательства многих стран. Это было обусловлено развитием международных торговых отношений с использованием морских и иных водных путей. Морские перевозки являлись одним из основных способов обмена товарами и транспортировки пассажиров.

Первым систематизированным источником, который содержал нормы об ответственности за неоказание помощи, стало Уголовное Уложение 1903 года. Глава 25 этого документа именовалась «Об оставлении в опасности». В соответствии со ст. 493 Уложения лоцман, иной портовый или прибрежный проводник, виновный в неоказании помощи судну, подавшему сигнал о помощи или заведомо находящемуся в опасности, если имел возможность оказать такую помощь, наказывался заключением в тюрьму на срок не свыше 6 месяцев. Если такое неоказание помощи было учинено капитаном парохода или морского судна, или управляющим иного рода, то виновный наказывался заключением в тюрьму[[2]](#footnote-2).

Ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие предусматривалась и в уголовном праве России советского периода.

Так, в ст. 129 УК РСФСР 1960 г.[[3]](#footnote-3) устанавливалась уголовная ответственности за неоказание помощи капитаном судна людям, гибнущим на море или на ином водном пути, если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров. Указанная норма располагалась в главе, содержащей составы преступлений, посягающих на жизнь и здоровье граждан.

В действующем УК РФ[[4]](#footnote-4) ст. 270, предусматривающая ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие, находится в главе 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

Однако, следует согласиться с мнением, что при совершении преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, капитан судна не нарушает никаких правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств[[5]](#footnote-5). Состав преступления, указанного в ст.270 УК РФ, по своей сути является специальным составом преступления, предусмотренного ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности», которое посягает на жизнь и здоровье человека.

Ответственность за неоказание капитаном судна помощи лицам, терпящим бедствие, имеет конвенционный характер.

Еще в 1910 году была принята Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море[[6]](#footnote-6).

При спасании на море руководствуются следующими принципами, закрепленными международным правом:

- принципом запрета на дискриминацию, в соответствии с которым спасание на море осуществляется независимо от расы, национальности, пола, религиозной или этнической принадлежности, или иных дискриминирующих признаков;

- принципом установления уголовной ответственности капитана судна за неоказание помощи людям, гибнущим в море;

- принципом обеспечения права на вознаграждение за спасение на море;

- принципом выбора спасателя капитаном терпящего бедствие судна.

В ст. 11 Конвенции указывалось, что каждый капитан обязан оказывать помощь всякому гибнущему в море лицу, даже если оно враждебно, если это не представляет серьезной опасности для судна, экипажа, пассажиров.

Нормы этой Конвенции действовали в международном праве на протяжении 85 лет. Только в 1989 году была принята новая Конвенция о спасании[[7]](#footnote-7), которая стала действовать с 1996 года.

В ст. 10 Конвенции 1989 года также установлена обязанность капитана судна помочь любому лицу, подвергающемуся угрозе гибели в море, если это не подвергает опасности судно и находящихся на нем лиц.

И в Конвенции 1910 года, и в Конвенции 1989 года снимается ответственность с владельца судна за нарушение капитаном обязанности спасания лиц, терпящих бедствие.

Статья 12 Конвенции об открытом море[[8]](#footnote-8) также предусматривает обязательство для государств вменить капитанам любого судна, плавающего под флагом этого государства, оказать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель, следовать со всей возможной скоростью на помощь погибающим, если это не подвергает серьезной опасности судно, экипаж и пассажиров. Аналогичная норма содержится в ст. 98 Конвенции ООН по морскому праву[[9]](#footnote-9).

Также нормы, предписывающие оказывать помощь на море, содержатся в Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года[[10]](#footnote-10), Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года[[11]](#footnote-11), а также в двусторонних соглашениях, заключаемых между государствами. В частности, такие соглашения заключены между РФ и Турецкой Республикой в отношении Черного моря[[12]](#footnote-12), между РФ и Королевством Норвегия в отношении Баренцева моря[[13]](#footnote-13).

Нормы международных правовых актов о спасании на море были имплементированы в законодательство большинства государств. Так, ст. 160 УК Беларуси предусматривает ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие на водном пути. Особенностью формулировки этой статьи является то, что состав преступления является материальным, то есть предусматривает наступление вреда в виде смерти человека или причинения тяжкого телесного повреждения.

В ст. 357 УК Казахстана также содержится норма об ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие, аналогичная норма содержится в ст. 249 Республики Армении.

Следует отметить, что не всегда зарубежная судебная практика о привлечении к ответственности капитана судна за неоказание помощи терпящим бедствие, является обоснованной. Так, капитан парохода «Калифорния» Стэнли Лорд был осужден за неоказание помощи пассажирам гибнущего «Титаника» в 1912 году. Заключением комиссии было признано, что «Калифорния» находилась в прямой видимости «Титаника», в связи с чем капитан был обязан оказать помощь гибнущим людям. Однако, спустя много лет, было установлено, что рядом с «Титаником» в момент крушения находилось другое судно – «Самсон». С капитана «Калифорнии» обвинения были сняты, но посмертно[[14]](#footnote-14).

## 1.2. Основания наступления ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие

Часть 4 ст.30 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ[[15]](#footnote-15) (КВВТ РФ) устанавливает обязанность капитана судна оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на воде, если это не вызывает серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем лиц. Аналогичная норма содержится в ст. 62 Кодекса торгового мореплавания РФ[[16]](#footnote-16) (КТМ РФ).

Эти нормы, а также нормы рассмотренных выше международных правовых актов направлены на обеспечение безопасности судоходства.

Водная стихия с древних времен и по настоящее время представляет потенциальную опасность для человека, кораблекрушения не редки в наше время, несмотря на развитие технологий, освоение морских пространств, наличие разработок в сфере безопасной навигации.

Возникновение бедственной ситуации, представляющей угрозу для жизни и здоровья людей, может возникнуть как в результате антропогенного фактора, так и в результате природных факторов. Такая ситуация всегда имеет высокий риск гибели людей, так как водная стихия не является естественной средой обитания человека, и длительное пребывание в ней может привести к гибели или значительному ущербу для здоровья. Особенно это характерно для обширных водных пространств, которые невозможно преодолеть обычному человеку без специальных приспособлений.

В связи с этим на практике является правилом оказании помощи всяким, кому стало известно о крушении морского или речного судна, независимо от порта приписки этого судна, от флага, под которым оно ходит, от того, кому принадлежит это судно[[17]](#footnote-17).

Этот обычай был впоследствии закреплен в нормах международного права и в нормах внутригосударственного законодательства.

Основаниями привлечения к ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствия являются:

- факт нахождения лица на должности капитана судна;

- факт неоказания помощи лицам, терпящим бедствие на воде.

Бедствие для квалификации деяния в соответствии со ст. 270 УК РФ должно происходить на любом водном путие. Это может быть море, река, озеро, если они используются для судоходства.

Так, морем считается часть океана. Различают открытое море (за пределами 12 миль территориальных вод приобрежного государства) и закрытое море (в пределах территориальных вод).

Потерпевшие должны находиться в опасном для жизни состоянии, то есть смерть их неизбежна при оставлении без помощи. При этом не имеет значение штормовое состояние моря или спокойное, температура воды и воздуха на момент бедствия,наличие или отсуствие спасательного снаряжения. Претерпевание бедствия должно сбольшой долей вероятности привести к негативному результату, вплоть до смертельного исхода.

Причины, по которым наступило то или иное бедствие, также не имеют значения для квалификации деяния в соответствии со ст. 270 УК РФ. Это может быть и кораблекрушение, и столкновение с другим судном или айсбергом, и затопление в силу технических причин[[18]](#footnote-18).

Круг потерпевших ничем не ограничивается: ни возрастными признаками, ни физиологическими особенностями потерпевших, ни национальностью, ни гражданством или подданством.

Неоказание помощи проявляется в бездействии, то есть в пассивном поведении, ноосуществляемом умышленно. Обязанность оказания капитаном судна помощи закреплена в нормативных правовых актах. Следовательно, когда он визуально обнаруживает погибающих на воде лиц или получает достоверные сигналы бедствия по радио, телеграфу, по электрическим сетям, по спутниковой или иной технологической связи, он должен предпринять действия по исполнению своей обязанности как капитана.

При привлечении к уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие необходимо установить, была ли у капитана судна реальная возможность, исходя из сложившихся условий, оказать помощь людям, терпящим бедствие, находящимся в ситуации, представляющей угрозу для жизни.

Если спасение люди сопряжено с серьезной опасностью для своего судна, экипажа и пассажиров, то состава преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, не будет. Серьезность опасности является оценочным признаком и определяется в каждом отдельном случае судом самостоятельно. Опасность не будет признана серьезной, если она связана только с имущественным ущербом для судна, для капитана или для его владельца.

Так, при рассмотрении дела в отношении Рыжова А.Н., обвиняемого в совершении преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, было установлено, что будучи капитаном теплохода, речного буксира-толкача, он осуществил выход на акваторию реки Волга. В районе острова «Тайвань» Рыжов отлучился от управления судном по состоянию здоровья, а вернувшись увидел маломерное судно, удерживающееся на носовом м кормовом якорях, прямо по курсу следованию буксира. Столкновения с маломерным судном избежать не удалось, оно произошло скуловой частью правового борта об носовую часть (флагшток) маломерного судна. Люди, находившиеся в маломерном судне, покинули его, спрыгнув в воду. Рыжов, осознавая, что совершил столкновение с другим водным судном, понимая наличие опасной ситуации: сильного ветра и волны, что представляло угрозудляжизни, и, имея возможность прийти на помощь терпящему бедстие на воде без серьезной опасности для своего судна и экипажа, цмышленно не принял мер по оказанию помощи терпящим бедствие на воде людям, при отсутствии какой-либо опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров. Вследствие неоказания Рыжовым помощи терпящим бедствие на воде один из пассажиров маломерного судна утонул. Рыжов при рассмотрении дела пояснил, что не смог оценить опасность угрожавшую как лицам, находившимся в воде в результате столкновения судов, так и его судну в случае его остановки и оказания помощи терпящим бедствия.

Действия Рыжова были квалифицированы в соответствии со ст. 270 УК РФ[[19]](#footnote-19).

Исключается уголовная ответственность при неоказании помощи терпящим бедствие, когда отсутствует реальная возможность спасти людей вследствие непреодолимой силы природного или техногенного характера. Например, это может быть сильной шторм, при котором подойти к тонущему судну для оказания помощи невозможно, или пожар на нефтеналивном танкере, когда танкер может в любой момент взорваться и спасающему судну и экипажу на нем будет причинен существенный вред. Также судно спасателей само может находиться в сильно поврежденном состоянии, которое нарушает надежность этого судна и исключает возможность спасания терпящих бедствие людей.

Также уголовная ответственность при неоказании помощиможет быть исключена при коллизии обязанностей, когда помощь необходимо оказывать сразу нескольким лицам, например, при столкновении и гибели двух судов.

Представляется, что серьезность опасности, которой может подвергаться спасающее судно или его экипаж и пассажиры, может состоять в озможности самим спасающим оказаться за бортом, или повредить существенные повреждения судна, влияющие на его плавучесть и мореходные качества. Не должна устанавливаться обязанность жертвовать своим судном или своими жизнями с целью спасения жизни других людей.

Сопоставление степеней опасностей в уголовном законодательстве регулируется только в самом общем виде в ст. 39 УК РФ, когда указывается, что причиненный вред должен быть меньшим, чем вред предотвращаемый[[20]](#footnote-20).

Состав преступления, предусмотренный ст. 270 УК РФ, является формальным, то есть для квалификация деяния по этой статье не требуется установление факта смерти или причинения тяжкого вредаздоровью спасаемых лиц.

При наступлении смерти или вреда здоровью не осуществляется дополнительная квалификация по ст. 109 УК РФ «Причнение смерти по неосторожности» или по ст. 118 УК РФ «Причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности».

Таким образом, основания привлечения к уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие включают в себя объективные и субъективные критерии.

К объективным критериям относится претерпевание бедствия на воде с угрозой для жизни. Субъективный критерий выражается в возможности оказания помощи без подвергания серьезной опасности своего судна, экипажа или пассажиров.

# Глава 2. Уголовно-правовая характеристика состава неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие

## 2.1. Объективные признаки состава неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие

Объективными признаками любого состава преступления являются объект преступления и его объективная сторона.

Традиционно, объектом преступления называют совокупность охраняемых уголовным законодательством общественных отношений, на которые направлено общественно опасное посягательство и которым в результате причиняется вред либо создается угроза причинения вреда[[21]](#footnote-21).

Однако с развитием науки уголовного права предлагается рассматривать в качестве объекта преступления человека или его блага[[22]](#footnote-22). С теоретической и практической точки зрения очень важно определить, что же является объектом преступления.

Одним из основных доводов отрицания общественных отношений как объекта преступления является то, что признание их таковым ставит общественные отношения на более высокую ступень в иерархии социальных ценностей, хотя в ст. 2 Конституции РФ[[23]](#footnote-23) определено, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью, признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина являются обязанностью государства. Несмотря на то, что любое преступление всегда нарушает определенные общественные отношения, тем не менее, не это образует сущность его общественной опасности, так как в действительности преступление посредством причинения вреда тем или иным ценностям причиняет вред личности, обществу, государству, которых и охраняет уголовный закон[[24]](#footnote-24). Но, несмотря на такую позицию ученых, Уголовный кодекс РФ в качестве объекта преступлений устанавливает определенные группы общественных отношений.

Правильное определение объекта преступного посягательства позволяет квалифицировать преступление, определить его характер.

В уголовно-правовой науке выделяют несколько видов объектов преступления: общий, родовой (специальный), видовой и непосредственный.

Общий объект – это объект, который является единым для всех преступлений. Этот объект указан в ст. 2 Уголовного кодекса и включает в себя совокупность всех общественных отношений интересов и благ, существующих в социуме и находящихся под особой охраной государства: права и свободы человека и гражданина, собственность, общественный порядок и общественная безопасность, окружающая среда, конституционный строй РФ, мир и безопасность человечества. Под общим объектом преступления понимают охраняемую уголовным законом от всякого преступления иерархическую систему социально значимых общественных отношений, отражающую содержание социальных благ, по поводу которых существуют эти отношения[[25]](#footnote-25).

Родовой или специальный объект характеризуется однородностью определенной группы общественных отношений, интересов и благ. Он является составной частью общего объекта и играет важную роль в построении системы Особенной части УК РФ. Именно этот вид объекта преступления положен в основу деления Особенной части Уголовного кодекса РФ на разделы. Родовым объектом преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, являются отношения в сфере общественной безопасности и общественного порядка.

Видовой объект – это более узкая группа сходных общественных отношений, чем в родовом объекте, он позволяет группировать преступления по главам в Уголовном кодексе РФ.

Непосредственный объект – это конкретное общественное отношение, интерес или благо, на которое совершается посягательство, в результате чего причиняется вред или создается угроза причинения вреда. В зависимости от непосредственного объекта преступления указываются в различных статьях Уголовного кодекса РФ. Непосредственный объект характеризует своеобразность конкретного вида преступления, степень его общественной опасности, особые способы посягательства на данный объект.

Непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ являются общественные отношения, связанные с обеспечением безопасности жизни людей, терпящих бедствие на воде. Расположение ст. 270 УК РФ в главе 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» дают основания в качестве видового объекта для данного преступления указать отношения, связанные с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспорта. Однако, следует отметить, что при совершении преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, капитан судна не нарушает никаких правил безопасности движения или правил безопасной эксплуатации транспортного средства.

Представляется, что расположение ст. 270 УК РФ в главе 27 не является корректным, ее следует отнести к преступлениям, посягающим на жизнь и здоровье граждан.

Предмета данный состав преступления не имеет, так как нет никаких материальных объектов в виде судна, груза, багажа или иного имущества, которые повреждаются, или с которыми связано это преступное деяние.

Объективная сторона характеризует процесс внешнего посягательства на объект уголовно-правовой охраны.

Объективной стороне преступления присущи следующие особенности.

1. Объективная сторона – это внешнее проявление преступления, представляющее собой совокупность внешних, объективных признаков преступления, характеризующих посягательство на объект и поддающихся восприятию, установлению и доказыванию в порядке, предусмотренным уголовно-процессуальным законодательством.

2. Объективная сторона тесно связана с общественной опасностью, так как общественную опасность деянию придают именно вредные последствия, а также способ совершения деяния, использованные преступником орудия и средства совершения преступления, а в некоторых случаях – место, время, обстановка совершения преступления.

3. Признаки объективной стороны преступления имеют юридическое значение, так как именно они указаны в статьях Уголовного кодекса РФ.

Таким образом, объективная сторона конкретного состава преступления – это совокупность внешних, объективных, социально значимых, выражающих общественную опасность и ее степень, существенных, типичных для данного вида преступлений признаков, предусмотренных уголовным законом или в иных законах в случае ссылок на них в Особенной части УК РФ.

Элементами объективной стороны преступления являются:

- действие или бездействие, посягающие на тот или иной объект уголовно-правовой охраны;

- общественно опасные последствия;

- причинная связь между действием (бездействием) и наступившими последствиями;

- способ, место, время, обстановка, орудия и средства совершения преступления.

Теоретическое значение объективной стороны определяется тем, что в рамках общего состава преступления объективная сторона является одним из четырех элементов, которые образуют состав преступления. Как взаимосвязанный элемент объективная сторона находится в неразрывном единстве с субъективной стороной и тесно связана с объектом и субъектом преступления. В этой связи объективная сторона рассматривается как одно из условий уголовной ответственности.

Практическое же значение объективной стороны определяется тем, что признаки объективной стороны, указанные в диспозиции уголовно-правовой нормы, позволяют установить недостающие элементы состава преступления и таким образом правильно квалифицировать преступное деяние.

Объективная сторона рассматриваемого состава преступления выражается в бездействии, которое состоит в неоказании помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если такая помощь может быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров.

Обязательным признаком для характеристики объективной стороны состава рассматриваемого преступления является место совершения деяния. Таким местом может быть море, иное водное пространство: реки, озера, водохранилища, на которых осуществляется судоходство.

Терпящими бедствие являются люди, которые находятся в воде или спасаются при помощи подручных плавающих предметов, спасательных средств, а также люди, которые еще находятся на судне, но подают сигнал бедствия и им угрожает опасность гибели.

Одним из наиболее известных примеров привлечения к ответственности капитана судна по ст. 270 УК РФ являются уголовные дела в отношении капитанов буксира «Дунайский-66» и сухогруза «Арбат», которые прошли мимо гибнущего пассажирского судна «Булгария». Капитаны были признаны виновными в совершении преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, им было назначено наказание в виде штрафа. Мягкость наказания была обусловлена наличием смягчающего обстоятельства: капитаны обоих судов указали на то, что по радиосвязи капитан теплохода «Арабелла» сообщил, что проведет спасательную операцию самостоятельно, ему не требуется помощь. Так как этот теплоход являлся более скоростным и маневренным, капитаны «Дунайского-66» и «Арбата» решили не участвовать в спасании пассажиров «Булгарии».

## 2.2. Субъективные признаки состава неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие

Субъективными признаками состава любого преступления являются субъект преступления и его субъективная сторона.

Субъективная сторона преступления – составная часть основания негативной уголовной ответственности, которым согласно ст. 8 УК РФявляется «совершение деяния, содержащего все признаки состава преступления, предусмотренного настоящим Кодексом».

Субъективная сторона преступления характеризуется сложным психическим процессом, в котором интеллектуальные, волевые и эмоциональные составляющие выступают в единстве и взаимообусловленности.

Элементами субъективной стороны преступления являются вина, мотив и цель преступления. Вина является обязательным признаком субъективной стороны во всех составах преступлений, а мотив и цель, реже особое эмоциональное состояние – дополнительными ее признаками.

Вина есть психическое отношение лица к совершенному им общественно опасному действию или бездействию и его последствиям, выраженное в форме умысла или неосторожности.

По уголовному праву России вина предусматривается в двух формах: умышленная (умысел) и неосторожная (неосторожность). Основанием разграничения форм вины в уголовном законе является различное содержание интеллектуальных и волевых моментов, нашедших свое выражение в совершенном общественно опасном деянии, чем и определяется различное отношение лица к общественным отношениям, являющимся объектом уголовно-правовой охраны.

Так, при совершении преступления умышленно лицо осознает общественную опасность своих действий и предвидит возможность или неизбежность наступления общественно опасных последствий (при прямом умысле) или только возможность наступления таких последствий (при косвенном умысле) и желает их наступления (при прямом умысле) или не желает, но сознательно допускает эти последствия либо относится к ним безразлично (при косвенном умысле).

Что касается неосторожности, то во всех случаях лицо не осознает общественную опасность своих действий (бездействия), предвидит возможность наступления общественно опасных последствий (при совершении преступления по легкомыслию) или при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия (при совершении преступления по небрежности).

Для рассматриваемого состава преступления характерна умышленная форма вины, причем в форме прямого умысла, когда субъект преступления осознает общественную опасность своего бездействия.

Мотив и цель для неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствия не влияет на квалификацию преступления.

Субъект преступления – это один из обязательных элементов состава преступления. В уголовном праве субъектом преступления признается лицо, совершившее запрещенное уголовным законом деяние и способное нести за него уголовную ответственность.

С уголовно-правовой точки зрения субъект преступления – это лицо, совершившее преступление и обладающее указанными в уголовном законе признаками. Иначе говоря, для того чтобы признать лицо субъектом преступления, необходимо установить не только, что именно это лицо своим деянием нарушило уголовный запрет, но и то, что лицо обладает определенными свойствами (признаками), делающими его подлежащим уголовной ответственности.

Статья 19 УК РФ содержит основные признаки субъекта преступления: вменяемое физическое лицо, достигшее определенного возраста. Эти признаки являются обязательными и без них уголовная ответственность невозможна по причине отсутствия субъекта преступления.

Под физическим лицом понимается гражданин РФ, иностранный гражданин, лицо без гражданства или с двойным гражданством.

Вменяемость как признак субъекта преступления означает способность лица, во-первых, осознавать фактический характер и общественную опасность своих действий (бездействия), а во-вторых, руководить такого рода поведением, проявлять свою волю.

В уголовном праве существует понятие «специальный субъект преступления», под которым понимается лицо, обладающее особым качеством, в силу которого у него возникает возможность совершить соответствующее преступление.

Субъектом преступления, состав которого предусмотрен статьей 270 УК РФ, является именно специальный субъект – капитан судна.

Капитаном является не просто лицо, занимающее конкретную должность, но лицо, наделенное определенными правами и обязанностями. Для квалификации преступления и определения его субъекта большое значение имеет понятие судна. По сути, под судном понимается сооружение любого типа, способное осуществлять плавание и иожет быть использовано при передвижении по воде. Такое судно может заниматься и торговым мореплаванием, и перевозкой пассажиров, и добычей водных биологических ресурсов, и проведением научных исследований, и гидротехническими работами, и любой иной деятельностью.

К судам в соответствии с международными правовыми актами относятся и плавучие платформы, и морские буровые подвижные установлки, и плавучие доки, и даже гидросамолеты. Лица, которые выполняют на таких объектах организационно-распорядительные полномочия, вряд ли можно отнести к категории «капитан судна» в полном его смысле, как это предполагается в соответствии со ст. 270 УК РФ.

Можно сделать вывод, что те объекты, которые не обладают признаком самоходности, нельзся отнести к суднам. Следовательно, лица, управляющие такими объектами, не могут признаваться капитаном судна.

Аналогично, не может быть признано капитаном лицо, управляющее маломерным судном: катером, лодкой, глиссером, водным мотоциклом, а также судном, для управления которым необходимо приложить мускульную силу человека: гребные шлюпки или лодки, байдарки и иные.

Таким образом, субъектом преступления, состав которого предусмотрен ст. 270 УК РФ, может быть только лицо, выполняющее свои профессиональные полномочия на плавучем самоходном транспортном средстве, зарегистрированном в Государственном судовом реестре или в судовой книге, укомплектованном экипажем, обеспеченном судовыми документами в соответствии с нормами международного и внутригосударственного морского права.

Представляется, что такое ограничение ответственных за неоказание помощи терпящим бедствие лиц является неверным. Ответственность наряду с капитаном должны нести и иные лица, которые управляют судном в данный момент. Например, это может быть помощник капитана, принимающий определенные решения и обладающий организационными полномочиями.

# Заключение

В результате проведенного исследования можно сделать следующие выводы.

История возникновения ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие связана с развитием мореплавания, морских перевозок грузов и пассажиров.

Первые упоминания об обычае оказания помощи терпящим бедствие на воде встречаются еще в трудах древних греков. Ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие предусматривалась и в уголовном праве России советского периода.

Обязанность оказания помощи терпящим бедствие на воде закреплена в международных правовых актах, относящихся к морскому международному праву.

Нормы международных правовых актов о спасании на море были имплементированы в законодательство большинства государств, включая и Российскую Федерацию. Так, обязанность капитана судна оказать помощь закреплена в Кодексе торгового мореплавания, а также в Кодексе внутреннего водного транспорта.

Ответственность за неисполнение этой обязанности предусмотрена ст. 270 УК РФ.

Основания привлечения к уголовной ответственности за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие включают в себя объективные и субъективные критерии.

К объективным критериям относится претерпевание бедствия на воде с угрозой для жизни. Субъективный критерий выражается в возможности оказания помощи без подвергания серьезной опасности своего судна, экипажа или пассажиров.

Непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ являются общественные отношения, связанные с обеспечением безопасности жизни людей, терпящих бедствие на воде. Объективная сторона рассматриваемого состава преступления выражается в бездействии, которое состоит в неоказании помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути, если такая помощь может быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров.

Обязательным признаком для характеристики объективной стороны состава рассматриваемого преступления является место совершения деяния.

Для рассматриваемого состава преступления характерна умышленная форма вины, причем в форме прямого умысла, когда субъект преступления осознает общественную опасность своего бездействия.

Мотив и цель для неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствия не влияет на квалификацию преступления.

Субъектом преступления, состав которого предусмотрен статьей 270 УК РФ, является именно специальный субъект – капитан судна.

Таким образом, законодательство четко определяет объективные и субъективные признаки состава рассматриваемого преступления. Вместе с тем, в этом составе присутствуют оценочные категории, которые вызывают сложность в квалификации этого преступления, и как следствие, привлечения к уголовной ответственности по ст. 270 УК РФ.

# Список использованных источников

1. Конституция РФ (принята всенародным голосованием 12. 12. 1993) //Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.
2. Конвенция ООН по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бее 10. 12. 1982) //Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493.
3. Конвенция об открытом море (заключена в г. Женева 29. 04. 1958) //Ведомости ВС СССР. 1962. № 46. Ст. 457.
4. Международная конвенции о спасании (заключена в г. Лондоне 28. 04. 1989) //Собрание законодательства РФ. 2001. № 3. Ст. 217.
5. Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море (заключена в г. Брюсселе 23. 09. 1910) //Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. IV. М., 1936.
6. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (заключена в г.Лондоне 01. 11. 1974) //Бюллетень международных договоров. 2011. (приложение № 1, ч.1).
7. Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (заключена в г. Гамбурге 27. 04. 1979) //Сборник международных договоров СССР. Вып. XLIV. М., 1990.
8. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Королевства Норвегия о сотрудничестве при поиске пропавших без вести и спасании терпящих бедствие людей на Баренцевом море (заключено в г. Осло 04. 10. 1995) //Бюллетень международных договоров. 1996. № 6.
9. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Турецкой Республики о сотрудничестве в морском поиске и спасании на Черном море (заключено в г. Москва 25. 02. 2004) //Бюллетень международных договоров. 2005. № 10.
10. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30. 04.1999 № 81-ФЗ //Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207.
11. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07. 03. 2001 № 24-ФЗ //Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.
12. Уголовный кодекс РФ от 13. 06. 1996 № 63-ФЗ //Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954.
13. Уголовный кодекс РСФСР от 27. 10. 1960 //Свод законов РСФСР.Т. 8. 1988. С. 497.
14. Приговор Заводского районного суда г. Саратова от 10. 07.2012 по делу № 1-222/2012 // <https://sudact.ru>.
15. Абдрахманова Е. Р., Максимов О. А. Социальные и правовые основания криминализации неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) //Транспортное право. 2018. № 4.
16. Винокуров В. Н. Объект преступления и причинная связь //Современное право. 2015. № 1.
17. Винокуров В. Н. Аксиологический и функциональный подходы к определению объекта преступления //Современное право. 2014. № 8.
18. Гуцуляк В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М., 2017.
19. Мальцев В. Понятие общего объекта преступления //Уголовное право. 2012. № 4.
20. Медведев Е. В. Уголовное законодательство России о транспортных преступлениях в первые годы советской власти //Транспортное право. 2018. № 1.
21. Новоселов Г. П. Учение об объекте преступления: Методологические аспекты. М., 2001.
22. Плешаков А. М., Яковлева С. Е. Неоказание помощи терпящим бедствие на море: уголовная ответственность и квалификация //Уголовное право. 2013. № 4.
23. Плешаков А. М., Шкабин Г. С. «Коллизия жизней» при крайней необходимости и проблемы уголовной ответственности //Государство и право. 2007. № 7.
24. Поляков С. А. Исторические параллели в законодательстве о транспортных преступлениях //Мир науки, культуры, образования. 2014. № 6.
25. Самойлюк Н. В. Уголовная ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие //Российский следователь. 2017. № 21.

1. Абдрахманова Е. Р., Максимов О. А. Социальные и правовые основания криминализации неоказания капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ) //Транспортное право. 2018. № 4. С. 11 – 14. [↑](#footnote-ref-1)
2. Поляков С. А. Исторические параллели в законодательстве о транспортных преступлениях //Мир науки, культуры, образования. 2014. № 6. С. 295. [↑](#footnote-ref-2)
3. Уголовный кодекс РСФСР от 27. 10. 1960 //Свод законов РСФСР.Т. 8. 1988. С. 497. [↑](#footnote-ref-3)
4. Уголовный кодекс РФ от 13. 06. 1996 № 63-ФЗ //Собрание законодательства РФ. 1996. № 25. Ст. 2954. [↑](#footnote-ref-4)
5. Самойлюк Н. В. Уголовная ответственность за неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие //Российский следователь. 2017. № 21. С. 34 – 37. [↑](#footnote-ref-5)
6. Конвенция для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море (заключена в г. Брюсселе 23. 09. 1910) //Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. Вып. IV. М., 1936. С. 86 – 91. [↑](#footnote-ref-6)
7. Международная конвенции о спасании (заключена в г. Лондоне 28. 04. 1989) //Собрание законодательства РФ. 2001. № 3. Ст. 217. [↑](#footnote-ref-7)
8. Конвенция об открытом море (заключена в г. Женева 29. 04. 1958) //Ведомости ВС СССР. 1962. № 46. Ст. 457. [↑](#footnote-ref-8)
9. Конвенция ООН по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бее 10. 12. 1982) //Собрание законодательства РФ. 1997. № 48. Ст. 5493. [↑](#footnote-ref-9)
10. Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года (заключена в г. Гамбурге 27. 04. 1979) //Сборник международных договоров СССР. Вып. XLIV. М., 1990. С. 225 – 238. [↑](#footnote-ref-10)
11. Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (заключена в г.Лондоне 01. 11. 1974) //Бюллетень международных договоров. 2011. (приложение № 1, ч.1). С. 3 – 211. [↑](#footnote-ref-11)
12. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Турецкой Республики о сотрудничестве в морском поиске и спасании на Черном море (заключено в г. Москва 25. 02. 2004) //Бюллетень международных договоров. 2005. № 10. С. 37 – 40. [↑](#footnote-ref-12)
13. Соглашение между Правительством РФ и Правительством Королевства Норвегия о сотрудничестве при поиске пропавших без вести и спасании терпящих бедствие людей на Баренцевом море (заключено в г. Осло 04. 10. 1995) //Бюллетень международных договоров. 1996. № 6. С. 39 – 42. [↑](#footnote-ref-13)
14. Гуцуляк В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). М., 2017. С. 42 – 43. [↑](#footnote-ref-14)
15. Кодекс внутреннего водного транспорта РФ от 07. 03. 2001 № 24-ФЗ //Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001. [↑](#footnote-ref-15)
16. Кодекс торгового мореплавания РФ от 30. 04.1999 № 81-ФЗ //Собрание законодательства РФ. 1999. № 18. Ст. 2207. [↑](#footnote-ref-16)
17. Медведев Е. В. Уголовное законодательство России о транспортных преступлениях в первые годы советской власти //Транспортное право. 2018. № 1. С. 31. [↑](#footnote-ref-17)
18. Плешаков А. М., Яковлева С. Е. Неоказание помощи терпящим бедствие на море: уголовная ответственность и квалификация //Уголовное право. 2013. № 4. С. 47 – 53. [↑](#footnote-ref-18)
19. Приговор Заводского районного суда г. Саратова от 10. 07.2012 по делу № 1-222/2012 // <https://sudact.ru>. [↑](#footnote-ref-19)
20. Плешаков А. М., Шкабин Г. С. «Коллизия жизней» при крайней необходимости и проблемы уголовной ответственности //Государство и право. 2007. № 7. С. 64 – 71. [↑](#footnote-ref-20)
21. Новоселов Г. П. Учение об объекте преступления: Методологические аспекты. М., 2001. С. 31. [↑](#footnote-ref-21)
22. Винокуров В. Н. Аксиологический и функциональный подходы к определению объекта преступления //Современное право. 2014. № 8. С. 100. [↑](#footnote-ref-22)
23. Конституция РФ (принята всенародным голосованием 12. 12. 1993) //Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398. [↑](#footnote-ref-23)
24. Винокуров В. Н. Объект преступления и причинная связь //Современное право. 2015. № 1. С. 97. [↑](#footnote-ref-24)
25. Мальцев В. Понятие общего объекта преступления //Уголовное право. 2012. № 4. С. 30. [↑](#footnote-ref-25)