



УДК 344. 13

Соколов С.А. к.ю.н, доцент, доцент кафедры государственно-правовых дисциплин,
ФГБОУ ВО «ВГУВТ»

603600, Нижний Новгород, ул. Нестерова, 5

НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ КОРАБЛЕВОЖДЕНИЯ: УГОЛОВНО-ПРАВОВОЙ И КРИМИНОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТЫ (НАУЧНО-ПРАКТИЧЕСКИЙ КОММЕНТАРИЙ К СТ. 352 УК РФ)

В статье изложена авторская позиция об объекте, объективной стороне, субъекте и субъективной стороне состава преступления, предусмотренного [статьёй 352 УК РФ](#). Также предлагается исключить [часть 3 статьи 333 УК РФ](#) из действующего уголовного закона, все статьи о преступлениях против военной службы (раздел XI глава 33 УК РФ) дополнить положениями, предусматривающими уголовную ответственность за совершение указанных деяний в военное время либо в боевой обстановке.

Ключевые слова: военно-морская деятельность Российской Федерации; военный корабль; нарушение правил кораблевождения; правила вождения или эксплуатации военных кораблей в условиях мирного времени.

Законодательство большинства стран предусматривает уголовную ответственность за нарушение правил кораблевождения. Соответствующий запрет есть в действующем российском уголовном законодательстве. Хотя практика применения [ст. 352](#) Уголовного кодекса РФ (далее - УК РФ) носит крайне ограниченный характер. За период с 2010 по 2016 г. в России зарегистрировано лишь 1 такое преступление в 2014 г. [16]. Это обстоятельство само по себе не умаляет масштабы и опасность рассматриваемого деяния, а говорит, скорее всего, об известных недостатках законотворческой и правоприменительной деятельности в сфере противодействия данному составу преступления.

Вопросы возникновения и развития уголовной ответственности на море рассматривались специалистами в области уголовного права и международного морского права ещё в дореволюционный период [12] [13].

Исследованию преступлений против военной службы, анализу состава преступления «нарушение правил кораблевождения», а также смежных с ним составов преступлений в ВМФ посвящены работы таких ученых, как А.Л. Агафонов, Х.М. Ахметшин, А.Г. Горный, Ф.С. Бражник, О.К. Зателепин, А.Т. Уколов и др. [1][4][5][6][7][9][14][26].

Исключительно уголовно-правовым и криминологическим аспектам проблемы борьбы с нарушением правил кораблевождения посвящена кандидатская диссертация автора данной статьи [31].

Вместе с тем, нельзя однозначно сказать, что в проведенных исследованиях разрешены все проблемные вопросы, касающиеся уголовно-правовой оценки нарушения правил кораблевождения. Так, со времени введения в [УК РФ](#) норма, предусматривающей уголовную ответственность за это преступление подверглась изменению (30 марта 2016 г. санкция статьи была снижена «от трёх до десяти» до «семи лет лишения свободы»), не продолжаются дискуссии по поводу её объекта и субъекта, признаков объективной

стороны.

Иными словами, несмотря на высокую степень научной разработанности отдельных вопросов противодействия данному составу преступления, до сих пор нет комплексного подхода к исследованию данного состава преступления в целом. Проблема нарушения правил кораблевождения анализируется, как правило, в контексте изучения уголовно-правовых вопросов борьбы с деяниями, направленными против безопасности военно-морского кораблевождения, либо в рамках изучения иных противоправных явлений, которые имеют схожий характер (напр.: ст. 263. УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта»). Так, *24 января 2014 г. в бухте Южно-Курильская около 22.00 по местному времени пограничный сторожевой корабль задержал судно «Астор» под флагом Республики Сьера-Леоне за незаконный улов в территориальных водах Российской Федерации. Оба корабля встали на якорь и со сторожевого пограничного корабля для досмотра было спущено плавсредство, в котором находилось семь военнослужащих досмотровой группы и трое сотрудников Южнокурильской зональной инспекции Сахалинского погрануправления береговой охраны ФСБ России. Затем плавсредство направилось к задержанному судну для проведения досмотра. Спустя некоторое время с ними была потеряна связь. В ходе поиска пограничников с перевернувшейся лодки перевернулось ещё одно судно. Трое сотрудников ФСБ из группы спасательной операции оказались в открытом море. Их удалось спасти. 25 января 2014 г. военным следственным отделом Следственного комитета Российской Федерации по гарнизону Горячие Ключи, дислоцированном в Сахалинской области, по факту гибели сотрудников пограничного управления ФСБ России возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ («нарушение правил безопасности и эксплуатации морского транспорта, повлекшее по неосторожности гибель двух и более лиц»).*

Полагаем, что данный состав преступления требует более детального изучения с целью выявления его характерных сторон и отличительных признаков, выработки необходимых рекомендаций для устранения законодательных несоответствий и противоречий в сфере борьбы с ним. Кроме того, надо иметь в виду, что изменилось законодательство, появились новые дискуссионные вопросы, которые требуют разрешения, остались проблемы, нуждающиеся в осмыслении. Современный уровень развития науки уголовного права и тенденций уголовно-правовой политики диктует необходимость более углубленного изучения вопросов борьбы с нарушениями правил кораблевождения. В связи с этим возникает настоятельная потребность обратиться к системному исследованию данного состава преступления с учётом накопленного теоретического и практического опыта, в том числе зарубежных стран, рассмотреть причины и условия его совершения, выработать эффективные способы и методы искоренения на современном этапе.

Военно-морская деятельность Российской Федерации - это деятельность государства по изучению, освоению и использованию Мирового океана в интересах обороны и безопасности страны с участием военной составляющей её морского потенциала (Военно-Морской Флот Вооружённых Сил Российской Федерации и органы Морской охраны Пограничной службы Федеральной службы безопасности Российской Федерации) [2].

Главные цели, принципы и приоритетные направления военно-морской деятельности Российской Федерации изложены в утвержденных Президентом Российской Федерации Основах политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 года [21].

Военно-морская деятельность, связанная с защитой и обеспечением национальных интересов и национальной безопасности Российской Федерации в Мировом океане, относится к категории высших государственных приоритетов [3].

Решение задач парирования угроз и гарантированного обеспечения национальных интересов и национальной безопасности Российской Федерации и её союзников в Мировом океане базируется на поддержании достаточного военно-морского потенциала

Российской Федерации [22].

Военно-Морской Флот является главной составляющей и основой морского потенциала Российской Федерации, одним из инструментов внешней политики государства и предназначен для обеспечения защиты интересов Российской Федерации и её союзников в Мировом океане военными методами, поддержания военно-политической стабильности в прилегающих к ней морях, военной безопасности с морских и океанских направлений.

Военно-Морской Флот осуществляет сдерживание от применения военной силы или угрозы её применения в отношении Российской Федерации, защиту военными методами суверенитета Российской Федерации, распространяющегося за пределы её сухопутной территории на внутренние морские воды и территориальное море, суверенных прав в исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе, а также свободы открытого моря [2].

Кроме того, Военно-Морской Флот создает и поддерживает условия для обеспечения безопасности морехозяйственной деятельности Российской Федерации в Мировом океане, обеспечивает военно-морское присутствие Российской Федерации в Мировом океане, демонстрацию флага и военной силы, визиты кораблей и судов Военно-Морского Флота, участие в осуществляемых мировым сообществом военных, миротворческих и гуманитарных акциях, отвечающих интересам Российской Федерации [17].

Количественный и качественный составы флотов, флотилии поддерживаются на уровне, соответствующем угрозам безопасности Российской Федерации на конкретном региональном направлении, и обеспечиваются самостоятельными инфраструктурами базирования, судостроения и судоремонта.

При решении задач защиты и охраны Государственной границы Российской Федерации на море предусматриваются:

- обеспечение соблюдения физическими и юридическими лицами режима Государственной границы и пограничного режима;

- охрана внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны, континентального шельфа Российской Федерации и их природных ресурсов;

- выполнение задач Пограничной службы Российской Федерации по координации деятельности федеральных органов исполнительной власти, осуществляющих охрану внутренних морских вод, территориального моря, исключительной экономической зоны и континентального шельфа Российской Федерации и их природных ресурсов;

- контроль за деятельностью судов иностранных государств во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации;

- реализация достигнутых двусторонних и многосторонних договоренностей между государствами по расширению мер доверия в пограничной области, обмену информацией по нелегальной миграции и пресечению контрабанды оружия, взрывчатых и наркотических веществ.

Военно-морской флот (ВМФ; в некоторых государствах ВМС), самостоятельный вид Вооружённых Сил, предназначенный для выполнения стратегических и оперативных задач на океанских и морских театрах военных действий. ВМФ состоит из родов войск: подводных лодок, авиации ВМФ, надводных кораблей, береговых ракетно-артиллерийских войск и морской пехоты. В него входят флоты: Северный, Тихоокеанский, Черноморский, Балтийский и Каспийская флотилия [29].

Военно-Морской Флот представляет собой мощную военную силу, являющуюся одним из 4-х видов войск (наряду с Сухопутными войсками, Военно-космическими силами и Ракетными войсками стратегического назначения) Вооружённых Сил Российской Федерации. На него возлагается сложная и ответственная задача по военной защите морских рубежей и национальных интересов России. Выполнение этой задачи предполагает высокую военную подготовку личного состава флота, наличие современных

боевых кораблей, мастерское кораблевождение в любых условиях и безопасное их использование по прямому назначению.

Мастерское вождение кораблей обеспечивается разработанными на научной основе правилами и использованием многовекового опыта плавания военных кораблей и ведения ими боевых действий на реках, морях и океанах. Достаточно вспомнить, что в целях регулирования отдельных вопросов военно-морской деятельности 24 января 1720 г. Петром I принимается Морской устав [18], а чуть ранее – «Артикул корабельный» 1706 г. [19].

Основными актами, регулирующими установленный порядок мореплавания кораблей ВМФ РФ, являются:

- Корабельный устав Военно-Морского Флота Российской Федерации [15];
- Руководство по соблюдению правового режима пространств и взаимоотношений с иностранными кораблями и властями (разд. 4. «Правила безопасности плавания», разд. 5. «Предупреждение морских инцидентов») [27];
- Правила техники эксплуатации вспомогательных судов и базовых плавучих средств ВМФ (ПТЭ ВС-73) [23];
- Инструкция по штормовым готовностям (1975 г.) [10];
- Правила устройства безопасной эксплуатации подводных снарядов (ПУЭС-77) [24];
- Руководство по оказанию помощи подводным лодкам, находящимся на глубине (1990 г.) [28];
- Инструкция о порядке классификации, расследования происшествий с кораблями, судами, их вооружением и военной техникой и организации работы по предупреждению аварийности в ВМФ (1994 г.) [11];
- Устав внутренней службы Вооружённых Сил Российской Федерации [34];
- Устав службы на судах обеспечения (1997 г.) [33];
- Положение о введении надзора за безопасностью мореплавания, водолазных и глубоководных работ ВМФ (1998 г.) [25].

Кроме того, на ВМФ распространяется действие международно-правовых актов и международных документов о предупреждении столкновения судов на море. [27].

Корабельный устав Военно-Морского Флота, Устав внутренней службы Вооружённых Сил Российской Федерации, устанавливают общие обязанности командира корабля, за соблюдение которых он несет ответственность. Командир корабля обязан поддерживать постоянную боевую готовность, оборонять и защищать корабль, обеспечивать безопасное плавание корабля и выполнение кораблем манёвров.

Кораблевождение - наука о точном и безопасном вождении (плавании) кораблей оптимально избранными курсами, способах определения их места в море (океане), общих основах маневрирования и практических методах решения указанных задач. Включает: навигацию, мореходную астрономию, лоцию, технические средства кораблевождения, общую теорию маневрирования. Кораблевождение тесно связано с гидрометеорологией и океанографией, данные которых учитываются при вождении (плавании) кораблей. В транспортном и промысловом флотах вместо термина «кораблевождение» используется термин «судовождение» [8].

В нашем случае при квалификации деяния по признакам состава преступления, предусмотренного ст. 352 УК РФ под *кораблевождением* понимается непосредственное управление военным кораблем в плавании, в процессе которого командир определяет курс корабля, скорость его движения, место нахождения корабля, порядок буксировки корабля другим кораблем, принимает меры к предупреждению столкновения судов в море, а также к обеспечению живучести корабля при получении им повреждения и принимает решение в случае возникновения угрозы гибели корабля для предотвращения такой угрозы. Вождение корабля возлагается лично на командира корабля, его старшего помощника, а в случае их отсутствия – на вахтенного офицера, находящегося при исполнении своих обязанностей.

Командир корабля не несет ответственности за аварию корабля, идущего под проводкой лоцмана, лишь при условии, если авария корабля произошла из-за таких местных условий (факторов), которые могли быть известны только лоцману (подводные рифы, затонувшие суда, отмели и т.п. препятствия, не обозначенные на судовой карте).

Неисполнение командиром погибающего корабля до конца своих служебных обязанностей и нарушение правил кораблевождения представляют большую общественную опасность тем, что приводит к потере боевой единицы, нередко по этой причине гибнут или получают увечья лица из состава команды корабля, утрачиваются оперативные документы и другие ценности [9].

Поэтому УК РФ придаёт важное значение уголовно-правовой охране безопасности на флоте и содержит 2 специальные нормы в гл. 33 Особенной части «Преступления против военной службы». Это ст. 345 (оставление погибающего военного корабля) [30] и ст. 352 (нарушение правил кораблевождения) [4].

С учётом изложенного можно констатировать, что нарушение правил кораблевождения (ст.352 УК РФ), по нашему мнению, занимает особое и самостоятельное место в системе составов преступлений против военной службы, предусмотренных разделом XI главы 33 УК РФ.

Непосредственным объектом преступления, предусмотренного [ст. 352 УК РФ](#) является установленный воинский порядок вождения и эксплуатации кораблей ВМФ, обеспечивающий их постоянную боевую готовность, безопасное плавание для людей, самих кораблей и иного имущества и использование их по боевому предназначению в мирное и военное время.

Корабль (от греч. *karabos*) то же, что и судно [29]. Понятие «корабль» и «военный корабль» выработаны международным морским правом. Под военным кораблём понимается водное судно, входящее в состав ВМФ Вооружённых сил и других войск Российской Федерации, предназначенное для выполнения боевых или специальных задач и находящееся под ответственным военным командованием. Подразделяются на подводные и надводные, стратегического и оперативно-тактического назначения, на атомные и с обычной энергетической установкой. Корабли военные делятся на классы. К основным классам относятся: ракетные подводные лодки, торпедные подводные лодки, авианосцы, ракетные корабли, крейсера, эскадренные миноносцы, артиллерийские и противолодочные, противоминные, десантные корабли и др. В зависимости от водоизмещения и состава делятся на ранги - корабли 1-го, 2-го, 3-го и 4-го рангов.

Кораблями ВМФ признаются боевые корабли (эсминцы, крейсера, авианосцы, подводные лодки, торпедные катера и др.), корабли специального назначения, морские и рейдовые суда обеспечения [8]. Личный состав кораблей ВМФ комплектуется военнослужащими по контракту и по призыву. Общая численность которых, по данным открытых источников, сегодня составляет около 160 тыс. человек. Для сравнения заметим, что численность штатных сотрудников полиции только по г. Москве составляет более 130 тыс. человек [13].

Плавание кораблей ВМФ обеспечивается автономными силовыми установками, за исключением некоторых шлюпок, плавание которых осуществляется за счет мускульной энергии моряков (матросов).

Объективная сторона преступления, предусмотренного [ст. 352 УК РФ](#), выражается в нарушении установленных правил кораблевождения или эксплуатации военного корабля, наступлении предусмотренных ст. 352 УК РФ последствий и причинной связи между нарушением и наступившим последствием.

Причиной возникновения угрозы гибели военного корабля может быть повреждение, полученное, например, при столкновении с другим судном, подводным или иным объектом или в результате ракетно-артиллерийского обстрела, пожара на военном корабле, стихийного бедствия и т.п. Обстановка должна характеризоваться угрозой, т.е. опасностью гибели. Это значит, что ещё имеются возможность выполнить определённые

действия по предотвращению тех или иных последствий. Если такой возможности нет, то уголовная ответственность по признакам данного состава преступления исключается.

Нарушение правил вождения корабля выражается в действии (бездействии), противоречащем установленным правилам кораблевождения (непринятие мер к измерению глубины перед посадкой на мель, не уменьшение скорости движения корабля при прохождении узости, расхождение со встречным кораблем с нарушением правил, повлекшим столкновение кораблей, и т.п.).

Нарушение правил эксплуатации может выражаться в использовании ненадлежащего топлива, не приведении в готовность к использованию противопожарного оборудования, ненадлежащем размещении на борту морского десанта, вооружения и боевой техники и т.п., повлекших наступление последствий, указанных в [ст. 352](#) УК РФ.

Последствия нарушения правил кораблевождения или эксплуатации корабля выражаются в причинении по неосторожности смерти человеку либо иных тяжких последствий.

Причинная связь - обязательный признак объективной стороны рассматриваемого состава преступления. Последствия, порожденные иными причинами, а не нарушением правил вождения или эксплуатации корабля, состава преступления, предусмотренного [ст. 352](#) УК РФ, не образуют, но могут быть квалифицированы по иным статьям о преступлениях против военной службы или общеуголовным нормам права. Установление причинной связи в сложных случаях может быть осуществлено с помощью эксперта.

Субъектом нарушения правил вождения корабля может быть командир корабля (катера, шлюпки), старший помощник командира корабля, вахтенный офицер, осуществляющий вождение корабля.

Субъектом нарушения правил эксплуатации корабля, помимо названных должностных лиц, могут быть лица технической службы корабля и командеры боевых частей корабля, если допущенные ими нарушения причинили вред безопасности движения корабля и обусловили наступление указанных в [ст. 352](#) УК РФ последствий.

Лица из состава морского десанта или команды корабля, на которых не возложена обязанность соблюдать правила эксплуатации корабля и которые причинили указанный в [ст. 352](#) УК РФ вред деянием, противоречащим требованиям эксплуатации, субъектом рассматриваемого преступления признаны быть не могут, но могут нести при определенных обстоятельствах ответственность по другим статьям УК РФ за фактический вред, причиненный интересам, охраняемым УК РФ.

Находящийся на военном корабле старший начальник, официально взявший на себя управление и эксплуатацию корабля, в случае нарушения названных правил и наступления указанных в законе последствий несёт ответственность по [ст. 352](#) УК РФ. Командир корабля в этом случае ответственности не подлежит.

Если командир при возникновении опасности гибели корабля или столкновения судов допускает нарушение правил кораблевождения с целью предотвратить наступление более тяжких последствий и его нарушением обусловлено причинение менее тяжкого последствия, чем предотвращенное, имеет место действие командира в состоянии крайней необходимости. В этом случае может нести ответственность за вред, причиненный в состоянии крайней необходимости, лицо, поставившее командира в состояние крайней необходимости (например, нарушение правил командиром встречного корабля, создавшее опасность неизбежного столкновения кораблей, которое не произошло только потому, что командир второго корабля путем нарушения правил, из-за отсутствия иной возможности предотвратить столкновение, отвернул влево и потопил шлюпку, причинив смерть одному из матросов, находящемуся на шлюпке). В противном случае командир не смог бы избежать столкновения судов, шедших на значительной скорости встречным курсом, а значит, и последствий, многократно превысивших фактически наступивший вред.

Нарушение правил кораблевождения военного судна может привести к гибели корабля. Поскольку между созданием угрозы неизбежной гибели корабля и её реализацией проходит определенный, иногда значительный, отрезок времени, командир

должен выполнить все свои служебные обязанности для поддержания живучести корабля или его спасения иным путем (напр., посадить на мель), а при невозможности достичь вышеназванных целей, принять меры к организованному оставлению погибающего корабля. Если командир до оставления погибающего корабля не выполнил все свои служебные обязанности, то он подлежит ответственности по совокупности преступлений, предусмотренных [ст. ст. 352](#) и [345](#) УК РФ.

Субъективная сторона преступления характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия или небрежности.

При легкомыслии лицо осознает, что совершенное действие или бездействие противоречит правилам вождения или эксплуатации военного корабля и создает возможность причинения последствий, предусмотренных [ст. 352](#) УК РФ, однако считает без достаточных к тому оснований (легкомысленно), что принимаемыми им мерами предосторожности или использованием иных факторов наступление последствий будет предотвращено. Ложная уверенность нередко возникает потому, что нарушителю ранее удавалось благополучно выходить без потерь из аналогичных ситуаций. *Так, 21 ноября 1956 г. вблизи Таллина (Эстония) подводная лодка М-200, входящая в состав Балтийского флота, столкнулась с эскадренным миноносцем «Статный». Спасти удалось 6 человек, 28 погибли.*

При небрежности лицо не замечает допускаемого нарушения правил и не предвидит возможности наступления последствий, указанных в [ст. 352](#) УК РФ, хотя при необходимой внимательности и надлежащей предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия и предупредить их наступление. *Так, при буксировке в г. Полярный для утилизации затонула лодка К-159 Северного флота. Авария произошла 30 августа 2003 г. На борту находилось 10 человек, 9 из которых погибли. Причиной аварии стал сильный шторм, во время которого произошёл отрыв понтонов, с помощью которых производилась буксировка. В нарушение всех правил кораблевождения и буксировки рубочный люк был открыт, что привело к гибели лодки. В отношении капитана II ранга С. Жемчужного было возбуждено уголовное дело по ст. 352 УК РФ.*

При отсутствии у нарушителя правил обязанности предвидеть и возможности предотвратить наступление вредных последствий имеет место невиновное причинение вреда.

Возможны случаи, когда при вождении корабля в особенно сложных условиях командир корабля, предвидя возможность наступления общественно опасных последствий своих действий, не смог предотвратить их наступление в силу несоответствия своих психофизических качеств требованиям экстремальных условий или нервно-психическим перегрузкам. *Так, дизель-электрическая подводная лодка С-117, готовящаяся к учениям в составе Тихоокеанского флота, потерпела катастрофу в декабре 1952 г. В Японском море. Из-за поломки правого дизеля субмарина шла в назначенную точку на одном двигателе, через несколько часов неисправность была устранена, но экипаж не выходил на связь. Причина и место гибели подводной лодки до сих пор точно не известны. На борту находилось 52 человека.*

Мотивы и цели преступления могут быть любыми. Влияние на квалификацию деяния они не оказывают. *Так, 8 ноября 2008 г. в Японском море затонула подводная лодка «Нерпа» Тихоокеанского флота. В результате неполадок в системе пожаротушения в отсеки стал поступать газ фреон. Погибли 20 человек, ещё 21 человек был госпитализирован с отравлениями.*

Таким образом, резюмируя изложенное, следует признать следующее:

1. Военно-Морской Флот является главной составляющей и основой морского потенциала Российской Федерации, одним из инструментов внешней политики государства и предназначен для обеспечения защиты интересов Российской Федерации и её союзников в Мировом океане военными методами, поддержания военно-политической стабильности в прилегающих к ней морях, военной безопасности с морских и океанских направлений.

2. Нарушение правил кораблевождения (ст.352 УК РФ), по нашему мнению, занимает особое и самостоятельное место в системе составов преступлений против военной службы, предусмотренных разделом XI главы 33 УК РФ.

3. Признаки состава данного преступления указывают, что деяния, совершённые командирами (начальниками) ВМФ посягают не только на порядок исполнения служебных обязанностей и сохранность военно-морских средств вооружённой борьбы (кораблей) в особых условиях военно-морской службы в мирное время, но и на правила *вождения или эксплуатации военных кораблей* в условиях мирного времени.

4. Согласно ч. 3 ст. 331 УК РФ уголовная ответственность за преступления против военной службы, совершённые в военное время либо в боевой обстановке, определяется законодательством военного времени. Однако, как мы знаем, такого уголовного законодательства в Российской Федерации пока нет, хотя по нашему мнению, оно должно быть. Поэтому, нам представляется, что ч. 3 ст. 331 УК РФ следовало бы исключить из кодекса, все статьи о преступлениях против военной службы (раздел XI глава 33 УК РФ) дополнить положениями, предусматривающими уголовную ответственность за совершение указанных деяний в военное время либо в боевой обстановке.

Список литературы:

- [1] *Агафонов А.Л.* Преступления против военной службы: учебное пособие / А.Л. Агафонов. – Н. Новгород: НЮИ МВД РФ, 1998. – С. 84-86.
- [2] *Алексин В.* Роль и задачи Военно-Морского Флота в обеспечении национальной безопасности России / В. Алексин // Военные доктрины и реформы России в XX веке. – М.: Мегapolis. 1997.
- [3] *Александров Г.* Кому пахать и сеять? Почти 5 млн. здоровых мужчин состоят в военизированных организациях / Г. Александров, С. Осипов // Аргументы и факты. – 2012. – № 6. – С. 12.
- [4] *Бражник Ф.С.* Нарушение правил кораблевождения (научно-практический комментарий к ст. 352 УК РФ) / Ф.С. Бражник // Военно-уголовное право. – 2006. – № 5.
- [5] *Бражник Ф.С.* Нарушение правил кораблевождения (научно-практический комментарий к ст. 352 УК РФ) / Ф.С. Бражник // Вкладка в журнал «Право в Вооруженных Силах». – 2006. – № 10.
- [6] Военно-уголовное право: учеб. Серия «Право в Вооружённых Силах – консультант». / Х.М. Ахметшин [и др.]; под ред. Х.М. Ахметшина, О.К. Зателепина. – М.: «За права военнослужащих», 2008. – С. 279-282.
- [7] Военно-уголовное законодательство / Под ред. М.К. Кислицына. – М.: Изд-во НОРМА, 2002. – С. 370-378.
- [8] Военный энциклопедический словарь / Пред. Гл. ред. комиссии С.Ф. Ахромеев, Издание второе. – М.: Воениздат, 1986. – С. 357-358.
- [9] Закон об уголовной ответственности за воинские преступления: Комментарий / Под ред. А.Г. Горного. – М.: Юрид. лит., 1986. – С. 104-106.
- [10] Инструкция по штормовым готовностям (1975 г.) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [11] Инструкция о порядке классификации, расследования происшествий с кораблями, судами, их вооружением и военной техникой и организации работы по предупреждению аварийности в ВМФ (1994 г.) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [12] Капитан судна, его права, обязанности и ответственность по русскому морскому торговому праву / Е.В. Михаэлис, И.Я. Штейнгольц. – Феодосия, 1916. – 519 с.
- [13] Книга устав морской, о всем, что касается доброму управлению в бытности флота на море. – СПб: Имп. АН, 1720.
- [14] Командиру о военно-уголовном законодательстве / Под общ. ред. А.Г. Горного. – М.: Воениздат, 1985. – С. 98-99.

- [15] Корабельный устав Военно-Морского Флота Российской Федерации. Введен в действие Приказом главнокомандующего ВМФ Вооружённых Сил Российской Федерации от 1 сентября 2001 г. № 350 // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [16] Коррупция: состояние противодействия и направления оптимизации борьбы / Под ред. А.И. Долговой. – М.: Российская криминологическая ассоциация. – С. 349.
- [17] Морская доктрина Российской Федерации на период до 2020 года: утв. Президентом Российской Федерации 27 июля 2001 г. // Документ опубликован не был. Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [18] Морской устав. 13 января 1720 г. // ПСЗРИ-1. – Т. VI. – № 3485.
- [19] Мышлаевский А.З. Предисловие // Петр Великий. Военные законы и инструкции (изданные до 1715 года) / Сост. А.З. Мышлаевский. – СПб., 1894. С. XII - XXIX.
- [20] Общевоинские уставы Вооружённых Сил Российской Федерации. – М.: Воениздат, 2008. – С. 35-38, 41-43, 47-48, 61, 69-71, 79-80.
- [21] Основы политики Российской Федерации в области военно-морской деятельности на период до 2010 года. Документ утратил силу // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [22] О Федеральной целевой программе «Мировой океан»: Указ Президента РФ от 17 января 1997 г. № 11 // Собрание законодательства Российской Федерации. – 27. 01. 1997 г., № 4. – Ст. 513; Российская газета. – № 18. – 28. 01. 1997 г.
- [23] Правила техники эксплуатации вспомогательных судов и базовых плавучих средств ВМФ (ПТЭ ВС-73) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [24] Правила устройства безопасной эксплуатации подводных снарядов (ПУЭС-77) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [25] Положение о введении надзора за безопасностью мореплавания, водолазных и глубоководных работ ВМФ (1998 г.) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [26] Преступления против военной службы: учебник для вузов / Под ред. к.ю.н., Заслуженного юриста Российской Федерации, председателя Военной коллегии Верховного Суда Российской Федерации. Н.А. Петухова. – М.: Изд-во НОРМА (Изд. группа НОРМА – ИНФРА-М), 2002. – С. 126-128.
- [27] Руководство по соблюдению правового режима пространств и взаимоотношений с иностранными кораблями и властями. Введено в действие Приказом Министра обороны Российской Федерации от 25 сентября 1996 г. № 360 (разд. 4 - Правила безопасности плавания, разд. 5 - Предупреждение морских инцидентов) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [28] Руководство по оказанию помощи подводным лодкам, находящимся на глубине (1990 г.) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>
- [29] [Советский энциклопедический словарь. / Гл. ред. А.М. Прохоров. – 3-е изд. – М.: Сов. энциклопедия, 1985. – С. 235, 627.](#)
- [30] Соколов С.А. К вопросу о составе преступления, предусмотренного ст. 345 УК РФ (Оставление погибающего военного корабля) / С.А. Соколов // Научно-методическая конференция профессорско-преподавательского состава, аспирантов и специалистов, посвящённая 75-летию ВГАВТ, 7 декабря 2005 г., Н. Новгород. [материалы]. – Н. Новгород: Изд-во ФГОУ ВПО «ВГАВТ», 2005. – С. 218-221.
- [31] Соколов С.А. Преступления против военной службы: уголовно-правовой и криминологический аспекты: Автореф. дис. ... канд. юрид наук: 12.00.08. – Н. Новгород, 2002. – С. 9-10, 20-21.
- [32] Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 г. № 63-ФЗ (ред. от 30. 03. 2016 г.) – Ст. 352. // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>

[33] Устав службы на судах обеспечения (1997 г.) // Справочная правовая система «Консультант Плюс»: <http://www.consultant.ru>

[34] Устав внутренней службы Вооружённых Сил Российской Федерации: утв. Указом Президента Российской Федерации от 10 ноября 2007 г. № 1495 // Общевоинские уставы Вооружённых Сил Российской Федерации. – М.: Воениздат, 2008. – С. 35-38, 41-43, 47-48, 61, 69-71, 79-80.

**VIOLATION OF THE RULES OF NAVIGATION: PENAL AND
CRIMINOLOGICAL ASPECTS (SCIENTIFIC PRACTICAL COMMENTARY ON
ART. 352 OF THE CRIMINAL CODE)**

Sokolov S.A.

The article described the author's position about the object, objective party, the subject and the subjective side of the offence provided for in article 352 of the CRIMINAL CODE of the Russian Federation. It is also proposed to delete the part 3 of article 333 of the criminal code, all articles on offences against military duty (section XI of chapter 33 of the Criminal Code) complement the provisions providing for criminal liability for committing such acts in time of war or in a combat situation.

Keywords: naval activities of the Russian Federation; warship; violation of the rules of navigation; rules for driving or operation of warships in peacetime Keywords: naval activities of the Russian Federation; warship; violation of the rules of navigation; rules for driving or operation of warships in peacetime.