

Министерство науки и высшего образования Российской Федерации
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение
высшего образования
«Южно-Уральский государственный университет»
(Национальный исследовательский университет)
Юридический институт
Кафедра «Уголовное и уголовно-исполнительное право, криминология»

ВЫПУСКНАЯ КВАЛИФИКАЦИОННАЯ РАБОТА

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

ЮУрГУ – 40.04.01.2017.367. ВКР

Руководитель выпускной
квалификационной работы
Воронин Юрий Александрович,
д.ю.н., профессор, профессор
кафедры

_____ 2020 г.

Автор выпускной
квалификационной работы
Малаева Айгиза Ураловна

_____ 2020г.

Нормоконтролер
Кухтина Татьяна Владимировна,
старший преподаватель кафедры

_____ 2020 г.

Челябинск 2020

ОГЛАВЛЕНИЕ

	ВВЕДЕНИЕ.....	3
Глава 1	НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ.....	
1.1	Общая характеристика и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.....	7
1.2	Основания уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.....	9
Глава 2	УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА.....	
2.1	Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями.....	15
2.2	Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения.....	23
2.3	Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств.....	27
2.4	Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта.....	28
2.5	Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие....	34
2.6	Нарушение правил международных полетов. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации.....	35
Глава 3	КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА И МЕРЫ ИХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ.....	
3.1	Состояние, структура и динамика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.....	44
3.2	Причины и условия совершения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.....	48
3.3	Особенности профилактики и предупреждения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.....	51
	ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	57
	БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК.....	61

ВВЕДЕНИЕ

Ежегодно в России происходит несколько сотен тысяч дорожно-транспортных происшествий, в результате которых более 30 000 человек погибают и еще больше людей получают травмы в условиях здоровья различной степени тяжести. По данным Департамента безопасности дорожного движения МВД России, в нашей стране только в 2016 году. Было совершено 229 140 дорожно-транспортных происшествий, в которых 32 742 человека погибли и 285 362 пострадавших получили ранения в разной степени тяжести¹. В первом полугодии 2017 года произошло 172 тысячи 857 несчастных случаев, в результате которых погибло 15 тысяч 247 человек². По сравнению с аналогичным периодом прошлого года число автомобильных аварий увеличилось на 3,6%, а число погибших увеличилось на 3,2%. Кроме того, показатели аварийности, такие как число совершенных аварий и число раненых, стали самыми высокими за последние 10 лет. Ежегодный социально-экономический ущерб от ДТП превышает 380 миллиардов рублей³. В условиях быстрой моторизации и автомобилизации населения в России, в случае непринятия необходимых законодательных, организационных, правовых, экономических и образовательных мер, мы можем прогнозировать дальнейшее увеличение числа жертв ДТП.

Значительная аварийность наблюдается на морском и речном флоте. По данным Ливерпульской ассоциации страховщиков, в результате несчастных случаев во всем мире каждый год около 8000 судов получают повреждения. Согласно другим источникам, за последние 25 лет в мире погибло 1500 судов. Только за период с 2010 по 2015 год. Более 200 аварий произошло на российском морском и речном флоте. В 2014 году уровень

¹Ильин А.Р. Преступность и правопорядок в России. Статистический аспект. Москва: Юрайт, 2018. С.25.

²См. там же. С.25.

³См. там же. С.25.

аварийности на судах увеличился на 41% по сравнению с предыдущим годом, что составляет 432 несчастных случая в абсолютном выражении.¹

По данным Федеральной службы воздушного транспорта РФ, удельные показатели аварийности воздушных судов превышают в настоящее время среднемировой уровень в 5-6 раз. В России, кроме того, налицо в последние годы и рост авиаинцидентов: в 1998г. их было 785, в 2010г. - 761, в 2011г. - 894, в 2013г. - 940, в 2014г. - 917². Авиационные происшествия, произошедшие в городе Красноярске, на востоке Украины, в городе Самаре и др., свидетельствуют о неблагоприятной ситуации с соблюдением правил безопасности движения и воздушных перевозок.

Нынешняя ситуация, помимо социально-экономических причин, объясняется отсутствием комплексного научного подхода к решению проблемы обеспечения безопасности дорожного движения, недостаточной научной разработкой современных правовых мер, касающихся дорожно-транспортных происшествий, и серьезной халатностью в организации правоохранительной работы по предотвращению этого. Все это обуславливает необходимость активизации исследований по теоретическим, организационным, юридическим, техническим и многим другим вопросам, связанным с борьбой с дорожно-транспортными происшествиями, в том числе с применением уголовного права.

В современном обществе в условиях интенсивного развития транспорта роль закона, в том числе уголовного, в обеспечении строгого соблюдения правил безопасности дорожного движения и функционирования транспорта невозможно переоценить. Однако его положительное влияние в этой области представляется недостаточным из-за некоторого несовершенства правовых норм, касающихся ответственности за преступления против безопасности дорожного движения и использования транспортных средств.

¹Ильин А.Р. Преступность и правопорядок в России. Статистический аспект. Москва: Юрайт, 2018. С.26.

²См. там же. С.27.

Указанные обстоятельства обуславливают актуальность темы исследования и объясняют причины ее выбора.

Целью диссертационного исследования является изучение преступлений против безопасности и эксплуатации транспорта.

Для достижения указанной цели предполагается решить следующие задачи:

-изучить общую характеристику преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта;

- рассмотреть основания уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств;

- дать уголовно-правовую характеристику отдельных преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта;

-изучить состояние, структура и динамика преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта;

- выявить причины и условия совершения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта;

-изучить особенности профилактики и предупреждения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Для решения обозначенных задач использованы комплексный, системный и информационный подходы, а также общенаучные и частные методы познания (исторический, системно-структурный, формально-логический, конкретно-социологический, сравнительно-правовой, статистический др.).

Объектом исследования являются общественные отношения в сфере обеспечения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта уголовно-правовыми средствами, а также комплекс общих и специальных мер предупреждения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Предметом исследования выступают соответствующие нормы как действующего отечественного законодательства, научная литература по

исследуемой теме, современная практика применения рассматриваемых правовых норм.

Проблеме борьбы с транспортными преступлениями уделялось достаточно пристальное внимание, ей посвящено немало монографий, диссертаций и других научных работ, в том числе исследований, проведенных Н.С. Алексеевым, М.С. Гринбергом, Ф.А. Гусейновым, М.А. Ефимовым, В.И. Жулевым, Б.Л. Зотовым, А.И. Коробеевым, Б.А. Куриновым, В.В. Лукьяновым, И.Г. Маландиным, З.Б. Соктоевым, И.М. Тяжковой, А.И. Чучаевым и др. Проблемы автотранспортных преступлений в последние годы были предметом диссертаций О.Н. Бондарчик, И.А. Гумерова, Д.А. Никитаса, Д.В. Смирнова, Е.А.

Нормативную базу исследования составили Конституция Российской Федерации, уголовное, административное и гражданское законодательство РФ, Закон РФ «О безопасности дорожного движения», Закон РФ «О федеральном железнодорожном транспорте», Воздушный кодекс РФ, Кодекс торгового мореплавания РФ.

Теоретическую основу исследования составили научные работы в области теории уголовного права, криминологии, психологии личности и преступного поведения П.С. Дагеля, М.И. Еникеева, В.И. Жулева, Н.Г. Иванова, В.Г. Ившина, В.Е. Квашиса, М.И. Ковалева, И.Я. Козаченко, В.С. Комиссарова, Ю.А. Красикова, А.И. Коробеева, Н.М. Кропачева, В.Н. Кудрявцева, Н.Ф. Кузнецовой, Б.А. Куринова, Т.Ю. Орешкиной, А.И. Рарога.

Магистерская диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованных правовых источников и научной литературы.

ГЛАВА 1. НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ЭКСПЛУАТАЦИИ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1 Общая характеристика и виды преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

В действующем уголовном законодательстве, преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств содержится в главе 27 УК РФ¹.

Видовым объектом этой категории преступлений является связь с общественностью, которая обеспечивает функциональную безопасность различных видов транспорта.

Непосредственным объектом является общественные отношения, которые обеспечивают безопасность конкретного вида транспорта.

Другим дополнительным объектом большинства преступлений является здоровье человека и жизнь.

Предмет преступления часто важен для надлежащей квалификации этих действий, а именно различных типов транспортных средств, средств связи, сигнальных устройств, транспортных средств.

В большинстве случаев объективная сторона этих правонарушений состоит из различных видов нарушений законодательства о безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в соответствии с законом.

Большинство преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств носят материальный характер и признаются совершенными с момента наступления последствий, указанных в конкретном уголовном законодательстве.

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)//
Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

Субъективная сторона рассматриваемых преступлений, за исключением преступлений, предусмотренных ст. 270 и ст. 271 Уголовного кодекса, характеризуется небрежной формой вины, обычно в форме легкомыслия.

Предмет преступлений в некоторых из преступлений против безопасности дорожного движения и в транспортной операции является общим, а в других - особым, наделенным определенными признаками, связанными с выполняемой им работой.

В теории уголовного права рассматриваемые преступления подразделяются на две группы:

1) преступления, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта;

2) иные преступления в сфере функционирования транспорта¹.

Систему преступлений, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта, составляют следующие преступные деяния:

1) нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ);

2) неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ст. 263.1 УК РФ);

3) нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);

4) недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);

5) приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);

¹ Сверчков В. В. Уголовное право. Особенная часть : учеб. пособие для вузов. Москва: Юрайт, 2016. С. 98.

б) нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ);

7) нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ)¹.

Систему иных преступлений в сфере функционирования транспорта составляют:

1) неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ);

2) нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ);

3) нарушение правил использования воздушного пространства РФ (ст. 271.1 УК РФ)².

1.2 Основания уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств

Положения Уголовного кодекса, которые предусматривают ответственность за нарушение правил дорожного движения, создают среди владельцев транспортных средств иллюзию того, что они могут быть безнаказанными, что в последствии ведет к нарушению правил дорожного движения. Истоки этой иллюзии лежат в недостаточно четком понимании дискуссионности и нерешенности ряда специальных вопросов, которые составляют эту проблему.

Для лица, управляющего транспортным средством и нарушающего правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, уголовная ответственность предусмотрена в ст. 264 и 265 УК РФ.

Наибольшее внимания требует в настоящем изложении ст. 264 УК РФ, которая наиболее часто применяется в практике для квалификации действий

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

² Сверчков В. В. Уголовное право. Особенная часть : учеб. пособие для вузов. Москва: Юрайт, 2016. С. 117

водителя, повлекших уголовно-наказуемое дорожно-транспортное происшествие. Эта статья называется «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств¹». Естественно, прежде всего, необходимо понять, какие правовые акты скрываются за формулой «правила дорожного движения и эксплуатации».

Поскольку речь идет об основаниях уголовной ответственности, под «правилами дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» следует понимать такую совокупность правовых норм, выполнение которых означает, что водитель не совершил уголовно-наказуемого правонарушения². В Правилах дорожного движения (ПДД) определено, что настоящие Правила устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации. Другие нормативные акты, касающиеся дорожного движения, должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им³.

Другими словами, названные в ст. 264 УК РФ «правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств⁴» должны основываться на требованиях Правил и не противоречить им.

В связи с этим важно подчеркнуть, что в вину водителю могут быть вменены только нарушения ПДД или приложения к ним (конкретные пункты). Например, неисправность механизма, поднимающего стекло правой передней двери автомобиля, хотя и является технической неисправностью, однако не может быть вменена в вину водителю, совершившему аварию, как нарушение правил эксплуатации.

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

² Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.12.2019) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрании актов Президента и Правительства Российской Федерации, № 47, 1993.

³ Сверчков В. В. Уголовное право. Особенная часть : учеб. пособие для вузов. Москва: Юрайт, 2016. С. 111.

⁴ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

Данная неисправность не упомянута в списке неисправностей и условиях, при которых управление транспортными средствами запрещено. В ПДД прямо говорится: «водитель должен обеспечивать хорошее техническое состояние транспортного средства в соответствии с основными положениями о допуске транспортных средств, которые будут использоваться»¹.

Итак, в соответствии с ПДД водитель транспортного средства должен следить за состоянием своего транспортного средства, чтобы в дальнейшем технические неисправности не привели к нарушению ПДД.

Нарушение ПДД недостаточно для привлечения к уголовной ответственности, так как не наступают последствия предусмотренные УК РФ.

Законом определяется два вида последствий нарушений ПДД. Каждое из последствий соответствует частям статьи 264 УК РФ.

К первому типу относится «последствия, включающие легкий вред здоровья человека»². Закон в этом случае не упоминает количество жертв ДТП в качестве квалифицирующего признака, но только указывает на важность ущерба для здоровья. Причинение легкого вреда здоровью по неосторожности в результате нарушения водителем правил дорожного движения не преследуется по закону.

Следовательно, даже если 10-12 человек получили незначительные травмы при переворачивании автомобиля по вине водителя, никакой уголовной ответственности не может быть. В случае незначительного ущерба здоровью одного или нескольких лиц, уголовная ответственность за водителя не гарантируется³.

¹Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 21.12.2019) «О Правилах дорожного движения» (вместе с «Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения») // Собрании актов Президента и Правительства Российской Федерации, № 47, 1993.

² Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

³ Айдамирова Л. Д. Проблемы применения права страны со множественностью правовых систем // Молодой ученый.2017. №34.С. 56-58.

Во-первых, в соответствии со ст. 15 УК РФ эти деяния признаются небольшой тяжести. Во-вторых, в соответствии со ст. 58 ч. 1 п. «а» Уголовного кодекса Российской Федерации, для лиц, осужденных за преступления, совершенные по неосторожности, к лишению свободы на срок до 5 лет, лишение свободы следует назначать в поселениях, а не в колонии общего режима.

Согласно части 2 ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации «квалифицируется как нарушение водителем правил дорожного движения и правил дорожного движения, повлекшее смерть человека по неосторожности. Если во время аварии, помимо одной смерти, пострадали еще несколько человек, которые, тем не менее, остались живы, квалификация действий водителя не изменится»¹.

Нередки случаи, когда при авариях, особенно при столкновениях транспортных средств и столкновениях с препятствием, один человек погибает, а другие пассажиры получают телесные повреждения различной степени тяжести. Эти дела квалифицируются в соответствии по ч. 2 ст. 264 УК РФ.

Согласно части 3 статьи 264 УК РФ квалифицируются действия водителя, нарушившего правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, в случаях, когда такое нарушение привело к гибели двух или более лиц. Количество жертв, а также число других выживших, не имеет определяющего значения.

Трудности и споры меньше всего возникают в том случае, если уголовно-правовая квалификация дорожно-транспортных преступлений проводится судебно-медицинской экспертизы, которая определяет серьезность причинения вреда здоровью человека.

Наиболее сложными преступлениями при расследовании дорожно-транспортных происшествий являются ДТП без проведения судебно-

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

медицинской экспертизы. Их сложность заключается в том, что в каждом конкретном случае, помимо обычных уголовно значимых обстоятельств, необходимо полностью определять взаимодействие человека и техники.

С одной стороны эти дела простые: водители не отрицают факт столкновения, пострадавших отправляют в больницу, и даже осмотр места происшествия проводится практически сразу после столкновения или опрокидывания.

Уголовное производство в России разработано таким образом, что адвокат постоянно противостоит суду. Эта идея реализована в Уголовно-процессуальном кодексе Российской Федерации¹, где указано, что процедура судопроизводства является одинаковой и обязательной во всех уголовных делах для всех судов, органов прокуратуры, предварительного следствия и дознания. Нетрудно заметить, что адвокат как процессуальная фигура не фигурирует среди тех, для кого процедура судопроизводства является единственной и обязательной.

Идея противодействия адвокату реализована в ряде других уголовно-процессуальных норм. Итак, ст. 22 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации гласит: «Потерпевший, его законный представитель и (или) представитель вправе участвовать в уголовном преследовании обвиняемого, а по уголовным делам частного обвинения - выдвигать и поддерживать обвинение»².

Задача защиты «помочь обеспечить торжество закона: невиновный не должен быть наказан, никто не может быть осужден без достаточных оснований, ни одно смягчающее вину обстоятельство не должно пройти

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 04.11.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации, 24.12.2001, № 52 (ч. I), ст. 4921.

² Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации от 18.12.2001 № 174-ФЗ (ред. от 04.11.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации, 24.12.2001, № 52 (ч. I), ст. 4921.

мимо внимания суда»¹. Необходимо, чтобы судьба подсудимого зависела не от того, кто умнее - адвокат или обвинитель, - а от полноты и правильности выявления обстоятельств².

¹ Сверчков В. В. Уголовное право. Особенная часть : учеб. пособие для вузов. Москва: Юрайт, 2016. С. 117.

² Жалинский А. Э. Уголовное право в ожидании перемен. Москва, М.: Юрайт, 2017. С.117.

ГЛАВА 2. УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ОТДЕЛЬНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

2.1 Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями

В период действия Уголовного кодекса РСФСР 1960 года уголовная ответственность за ремонт некачественных транспортных средств, путей, средств сигнализации и связи могла возникнуть также за ввод в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств или любое другое нарушение правил эксплуатации, совершенную лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств. Но при условии, если это приведет к серьезным телесным повреждениям, или смерть одного и более лиц. Статьей 266 УК РФ сформулирован базовый состав «некачественный ремонт транспортных средств, средств связи, сигнализации или оборудования связи или другого транспортного оборудования, а также ввод в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти действия привели к серьезным травмам человека»¹.

Предметом преступления признается «безопасность вождения транспортных средств, социальных отношений, так или иначе связанных с этим»², в юридической литературе дается ссылка на предмет этого преступления:

1) транспортные средства, включая электрические и дизельные локомотивы, морские или речные суда, самолеты, вертолеты, трамваи, троллейбусы, автомобили и т. д. ;

¹ Сверчков В. В. Уголовное право. Особенная часть : учеб. пособие для вузов. Москва: Юрайт, 2016. С. 125.

² См.там же.С. 127.

2) линии связи, которыми являются железнодорожное полотно, пути, проезжая часть и т.д. ;

3) средства сигнализации или связи, то есть устройства для подачи условных сигналов (светофоры, маяки, огни, буи), а также технические устройства для приема и передачи различных типов сообщений (телефон, телеграф, телевидение и другие коммуникации);

4) другое транспортное оборудование, например, в виде стрелки, шлагбаума, радара, виадук на автострате¹.

Объективная сторона преступления охватывает:

1) совершение деяния, характеризующееся как недоброкачественный ремонт транспортных средств либо выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств;

2) наступление вредных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека либо смерти одного, двух или более лиц;

3) причинную связь между нарушением правил и наступившими последствиями².

Оба вида деяния, предусмотренные ст. 266 УК РФ, могут быть выражены в форме активных действий, либо пассивных. Раскрывая понятие недоброкачественного ремонта транспортного средства, постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 рекомендует к такому деянию «относить неустранение всех неисправностей в соответствии с технологическими правилами и нормативами либо установку недоброкачественных или нестандартных запасных частей (например, узлов и деталей, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортного

¹ Рамазанов А.В. Общий анализ неоконченной преступности в российской федерации //Уголовный процесс: инновационное развитие. 2017. № 1 (6). С. 63-65.

² Зыков Д.А. Тенденции развития уголовного законодательства в области транспортных преступлений // Вестник Владимирского юридического института. 2018. № 1 (46). С. 97-103.

средства)»¹. Что же касается понятия выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств, согласно п. 17 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25, это означает «невыполнение должностных обязанностей лицом, ответственным за техническое состояние транспортного средства, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями»². В юридической литературе обычно толкуется в более узком смысле: «выдача устного или письменного разрешения на использование транспортного средства, имеющего какие-либо технические неисправности, способные создать при движении аварийную ситуацию и в результате привести к опасным последствиям»³. Признак неисправности отремонтированного или выпускаемого в эксплуатацию транспортного средства должен определяться исходя из установленных требований, стандартов, правил и руководств по технической эксплуатации транспортного средства. Например, применительно к безопасности дорожного движения они содержатся в Приложении к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения⁴.

Приемлемые виды этого преступления 266 УК РФ признают, что смерть к одному человеку (часть 2) или двум или более лицам (часть 3). Помимо серьезного ущерба здоровью, начало смерти должно быть причинно-

¹ Постановление Пленума Верховного Суда от 09.12.2008 №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (ред. от 24.05.2016) // Российская Газета. 2008. 28 декабря. №265.

² Постановление Пленума Верховного Суда от 09.12.2008 №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (ред. от 24.05.2016) // Российская Газета. 2008. 28 декабря. №265.

³ Постановление Пленума Верховного Суда от 09.12.2008 №25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» (ред. от 24.05.2016) // Российская Газета. 2008. 28 декабря. №265.

⁴ Алексеева Т. Г. Уголовное право: альбом схем. Хабаровск: ДВИПК ФСКН, 2015. С.17.

связано с некачественным ремонтом или вводом в эксплуатацию технически неисправного автомобиля.

Субъективная сторона преступления включает умышленную форму вины по отношению к тем, которые указаны в ст. 266 УК РФ. Последствиями выступают « причинения тяжкого вреда здоровью, либо смерть лица, в следствие некачественного ремонта или ввода в действие технически неисправных мер, но без достаточных оснований ответственное лицо могло рассчитывать на их предотвращение или не предвидит таких последствий, хотя при необходимости обращает на себя внимание и ожидание должно было и могло быть предсказано»¹. Если лицо действовало преднамеренно в связи с причинением серьезного вреда или смерти, это деяние должно рассматриваться как уголовное преступление против этого лица.

Субъект преступления — физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста, которое является ответственным за техническое состояние транспортных средств². Например, это могут быть работники автотранспортных организаций, осуществляющие перевозки пассажиров и грузов автомобильным и городским электрическим транспортом, так и работники других организаций, на которых действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а также владельцы-предприниматели либо работники авторемонтных мастерских, имеющие лицензию на осуществление предпринимательской деятельности, которые произвели недоброкачественный ремонт, повлекший по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или его смерть³.

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)//
Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

² Сверчков В. В. Уголовное право. Особенная часть : учеб. пособие для вузов. Москва: Юрайт, 2016. С. 111.

³ Подройкина И. А. Уголовное право. Особенная часть. Т. 2. Москва:Юрайт, 2017. С.118.

Преступления, предусмотренные статьей 267 УК РФ, а именно «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» не были ранее предусмотрены в Уголовном кодексе РСФСР 1960 года. Состав этого преступления был определен как преднамеренное разрушение или повреждение линий связи, сооружений на них, подвижного состава или судов, средств связи или сигнализации, которые вызвали или в дополнение к аварии поезда, аварии на судне или сбою в транспортировке и связи может привести. Характеристика статьи 267 состоит в том, что оно по существу содержит два элемента преступления: «1) уничтожение, повреждение или другое повреждение транспортного средства, средств связи, сигнализации или связи или других транспортных средств, которые не подходят для использования; 2) блокировка транспортных коммуникаций»¹.

Объектом преступления в юридической литературе «относят безопасной эксплуатации транспортных средств или социальных отношений, которые обеспечивают безопасную эксплуатацию транспортных средств»².

Объективная сторона преступления охватывает два вида деяний: приведение в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования; блокирование транспортных коммуникаций³.

Первый вид деятельности состоит в совершении таких действий, при которых транспортное средство, средства связи или другое оборудование не могут эксплуатироваться, то есть использоваться по назначению. Без установления уголовного наказания в зависимости от такого деяния от способов его совершения, ст. 267 УК РФ из них указывают на разрушение или повреждение транспортного средства, средств связи и другого оборудования, упомянутого в нем. В теории и судебной практике различие между этими методами связано с тем, что разрушение состоит в том, чтобы

¹ Боровиков В. Б. Уголовное право. Общая часть : учебник для прикладного бакалавриата . Москва: Юрайт, 2017. С.149.

² См. там же.С.151.

³ Зацепин А. М. Уголовное право России.СПб: Юрлитинформ, 2014. С.56.

приносить имущество государству, в котором техническая возможность его восстановления исключена или экономически нецелесообразно; в случае повреждения имущества восстановление возможно и экономически оправдано. Другие способы сделать это свойство разрушенным: выключить светофор или светофор, опорожнить или перекрыть поток топлива, переместить дорожные знаки. В результате чего транспортное средство или устройство не работает.

Способ утверждения второго типа - блокирование транспортных коммуникаций - не имеет значения. Предполагая, что возникают препятствия, которые ограничивают или полностью блокируют свободное движение транспортных средств, доступ операторов или другого персонала, управляющего транспортным средством, или транспортные коммуникации, блокировка может привести, например, к поддержанию массовых пикетов, митингов или шествий в транспортных коммуникациях, блокированию дороги транспортными средствами или животными.

В отличие от Кодекса об административных правонарушениях Российской Федерации, который предусматривает ответственность за повреждение железнодорожных путей, сооружений и сигнальных или коммуникационных устройств или другого транспортного оборудования, падение на железнодорожные пути или оставление на них предметов, ст. 266 УК РФ только криминализирует деяние, которое, оно было совершено, нанесло серьезный вред здоровью человека или нанесло серьезный вред. В примечании к этой статье поясняется, что серьезным ущербом считается ущерб, превышающий 1 миллион рублей¹.

Если смерть конкретного имущества или блокирование транспортных коммуникаций привели к смерти человека, это приводит к присвоению квалифицированного вида этого преступления (часть 2 статьи 267). На момент смерти двух и более человек, ч.3 ст. 267 Уголовного кодекса.

¹ Зацепин А. М. Уголовное право России. СПб: Юрлитинформ, 2014. С.58.

Субъективная сторона преступления. Психическое отношение к последствиям, предусмотренным в этой статье, может быть только безрассудным: делая транспортное средство или другое имущество непригодным для использования или блокируя (или участвуя в блокировке) транспортного сообщения, лицо, осознающее социальную опасность своих действий, предусматривает возможность применения положений ст. 266 Уголовного кодекса Российской Федерации, однако, легкомысленно ожидает, что они не будут или не предвидят их появления, хотя он должен был это предусмотреть.

Если уничтожение или повреждение транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования осуществлялось в террористических целях или в целях подрыва экономической безопасности и обороноспособности РФ, содеянное квалифицируется как террористический акт (ст. 205 УК РФ) или диверсия (ст. 281 УК РФ)¹.

Субъект преступления — физическое вменяемое лицо, достигшее ко времени совершения преступления 14-летнего возраста².

Нарушение правил, гарантирующих безопасную эксплуатацию транспорта (статья 268 Уголовного кодекса Российской Федерации). Ранее определенное как нарушение транспортных правил по защите и безопасности движения, если оно привело к гибели людей или другим серьезным последствиям (статья 213 Уголовного кодекса РСФСР 1960 года), в настоящее время это преступление связано с нарушением прав пассажира. пешеходу или другому участнику дорожного движения (за исключением лиц, указанных в статьях 263 и 264 Уголовного кодекса Российской Федерации) Правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, если этот акт по неосторожности нанес ущерб серьезно для здоровья человека.

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

² Сверчков В. В. Уголовное право. Особенная часть : учеб. пособие для вузов. Москва: Юрайт, 2016. С. 325.

Преступный объект. В юридической литературе они признают безопасность железных дорог, воздуха, воды, автомобилей и городских электромобилей или, в других формулировках, связи с общественностью, которые гарантируют безопасность движения и функционирование транспортных средств. Помимо основного, в конкретном преступлении часто обнаруживается дополнительный объект: жизнь человека или здоровье.

Объективная сторона преступления включает в себя деяние, характеризующееся как нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств¹.

По смыслу ст. 268 в данном случае подразумеваются только те правила, нарушение которых не распространяется на положения ст. 263 и 264 УК РФ. Эти правила, например, включают требования, содержащиеся в Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (касающегося прохода и проезда граждан по железной дороге, находящихся на железнодорожных путях или пассажирских платформах и т. д.) в ПДД (в частности, для пешеходов, велосипедистов, водителей гужевых повозок, вьючных водителей, вьючных животных или стад). В том смысле, в котором мы заинтересованы, нарушение правил дорожного движения или безопасности полетов также может происходить в воздухе (несанкционированное несопровожаемое движение по аэродрому, погоня скота на неэкранированном аэродроме и т. д.) И в море (нарушение правил посадки и высадка пассажиров на судне, плавание в акватории порта или около причалов, несоблюдение правил движения на малом судне и т. д.) транспорт. В связи с тем, что диспозиция ст. 268 УК РФ носит бланкетный характер, следовательно, к каждому отдельному взятому случаю должно быть указано, какое конкретно требование было нарушено, и где именно конкретно оно закреплено.

¹ Зацепин А. М. Уголовное право России. СПб: Юрлитинформ, 2014. С.66.

Причинение тяжкого вреда здоровью является основанием наступления уголовной ответственности за совершение деяния, предусмотренного ст. 268 УК РФ. Признаки этого вида вреда перечислены в ст. 111 УК РФ.

Квалифицированными видами преступления является причинение деянием смерти одному человеку (ч. 2 ст. 268), либо двум или более лицам (ч. 3 ст. 268).

Субъективная сторона преступления. По отношению к указанным видам последствий предполагается только неосторожная форма вины: легкомыслие или небрежность.

Субъект преступления — любое физическое вменяемое лицо, достигшее 16-летнего возраста. Им может быть пассажир, проводник, кондуктор, пешеход, велосипедист, водитель мопеда или гужевого транспорта, погонщик скота и т.д.

2.2 Приведение в негодность транспортных средств и путей сообщения

Объект преступления — общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта. Дополнительный объект — нормальная деятельность предприятий транспорта и других организаций, факультативный — имущество, экологическая безопасность; в квалифицированных составах — жизнь человека¹.

Предмет преступления — транспортные средства, пути сообщения, средства сигнализации или связи либо другое транспортное оборудование, транспортные коммуникации, т.е. водные пути, автотрассы, воздушные коридоры.

Объективная сторона - активные действия, направленные на приведение в негодность транспортных средств и линий связи, задействованных методами, перечисленными в положении ст. 267 УК РФ, а

¹ Боровиков В. Б. Уголовное право. Общая часть : учебник для прикладного бакалавриата . Москва: Юрайт, 2017. С.149.

именно: «уничтожение, повреждение или иное приведение транспортного средства, средств связи, сигнализации или связи или другого транспортного оборудования в непригодное для эксплуатации состояние, а также блокирование транспортных сообщений, если они действия, повлекшие серьезный вред здоровью человека или причинение значительного вреда»¹. Разрушение — это «приведение в полную негодность, невозможность использования по назначению и дальнейшей эксплуатации, экономическая нецелесообразность восстановления»².

Повреждение — это «частичная непригодность с возможностью восстановления»³.

Иные способы — это «разукомплектование, перенос знаков в другое место, отключение сигнала, вложение в механизмы посторонних предметов»⁴. В юридической литературе высказывалась также точка зрения, что иной способ может заключаться «в любых действиях, в результате которых транспортные средства и другие указанные объекты не могут быть использованы по назначению».

Блокировка - это «создание препятствий, в результате которых нарушается функционирование транспортного сообщения, транспортникам трудно выполнять свои служебные обязанности или угрожать безопасности движения, соблюдению прав и законных интересов других людей, пассажиров»⁵. Например, шоссе перекрыто посторонними предметами. Блокировка не наносит ущерба самому транспорту и не влечет за собой его техническую неисправность. Серьезные убытки при блокировке могут быть

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

² Коробеева А.И. Полный курс уголовного права. Т.3. СПб: Юрид. центр Пресс, 2018. С.231.

³ Сиянова П.В. Субъективные признаки преступлений предусмотренных главой 27 УК РФ: проблемы и пути решений //Вестник современных исследований. 2017. № 3 (6). С. 211-213.

⁴ Дронова Т.Н. Криминологические проблемы борьбы с преступлениями связанными с ДТП// Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2017. № 15-2. С. 20-22.

⁵ Зацепин А. М. Уголовное право России.СПб: Юрлитинформ, 2014. С.69.

выражены в потерях, понесенных транспортными организациями в результате вмешательства в движение, а также в затратах на разблокировку.

В юридической литературе высказывалась точка зрения, что блокирование означает полное прекращение свободного функционирования транспортных средств¹. Представляется, что если, например, лица, блокировавшие автомагистраль, будут пропускать машины скорой помощи, т.е. признак полного прекращения функционирования транспортных средств будет отсутствовать, все же блокирование будет иметь место.

Следующие действия могут составить объективную сторону преступления: человек ослабляет гайки на рельсах, ломает сигнальное и коммуникационное оборудование, убирает кабель, ставит различные предметы на железнодорожный путь; это также создание живого барьера, когда люди блокируют транспорт.

Состав преступления является материальным. Для квалификации в соответствии с этой статьей, последствия следующие: серьезный вред здоровью человека или нанесение серьезного ущерба. В примечании к данной статье указывается крупный ущерб - сумма, превышающая 1 миллион рублей.

Причинно-следственная связь между действием и последствиями также должны быть установлены. С субъективной стороны преступление характеризуется неосторожной формой вины: легкомыслием (нарушая правила, лицо предвидит последствия, но легкомысленно рассчитывает на их предотвращение) или небрежностью (лицо не предвидит вредные последствия, хотя могло и должно было их предвидеть). При этом, как отмечается в юридической литературе, сами действия (разрушение и пр.) «совершаются, как правило, осознанно».

Похоже, что при блокировании транспортных коммуникаций возможно косвенное намерение относительно последствий. Таким образом, люди,

¹ Боровиков В. Б. Уголовное право. Общая часть : учебник для прикладного бакалавриата . Москва: Юрайт, 2017. С.117.

которые организовали пикеты на железных дорогах, чтобы добиться повышения заработной платы, предвидят возможность последствий - крупные убытки и сознательно их разрешают. Именно в этой перспективе происходит блокировка: власти скорее будут вынуждены пойти на уступки. Другими словами, речь идет о косвенном намерении.

На практике часто бывает трудно провести различие между рассматриваемой композицией и неосторожным уничтожением или повреждением имущества, предусмотренного в искусстве. 168 Уголовного кодекса. Например, А. обратился к водителю автомобиля МАЗ-54329 с прицепом О с просьбой буксировать его автомобиль МЛЗ-509 с прицепом. Он сформировал автопоезд. Согласно правилам, машинист должен согласовать свой проезд через охраняемый переход с железнодорожниками, но он этого не сделал. Пункты 1.3.1.5, 6.13, 15.3, 15.4, 23.5 Правил дорожного движения были нарушены. О. проехал перекресток и остановился из-за невозможности ехать на машине, ожидающей поездки. Трейлер остался в движении. Произошло столкновение с вашим поездом. В результате столкновения локомотив вытащил трейлер на расстояние 397 м, в результате чего трейлер вышел на соседнюю колею, где в это время работал снегоочиститель. Автомобиль упал, три тележки сошли с рельсов. Двое ее работников получили ушибы. Электровоз и 25 вагонов, загруженных углем, сошли с рельсов в грузовом поезде, 23 из которых были повреждены в состоянии, препятствовавшем их работе. В результате были повреждены электровоз, снегоочиститель, 450 км пути, 3 стрелы, 12 опор контактной сети. Прерывание движения длилось 23 часа. То, что было сделано, было квалифицировано судом в соответствии с частью первой статьи. 267 УК РФ.

Капитан К., управлявший судном, когда он подошел к причальной стенке Константиновского гидроэлектростанции на Волго-Донском водном пути, нарушил установленные правила (отдельные пункты руководства ОАД «Река-1» поэтому для двигателей G-60, правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации и т. д.) двигатели начали двигаться

вперед вместо движения назад, увеличивая скорость движения судна вперед. Это привело к столкновению судна со створкой нижних дверей гидравлической системы, в результате чего гидравлическая система была разрушена, что, как указано в приговоре, заблокировало транспортные коммуникации город Волгоград на Азовском море. Акт был квалифицирован судом согласно ч. 1 ст. 267 УК РФ¹.

2.3 Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств

Объективная сторона выражается в совершении любых действий, создающих реальную угрозу безопасной эксплуатации транспортных средств. В качестве примеров можно привести учинение драк на борту транспортного средства (преимущественно воздушного транспорта), требование остановки транспортного средства не в пункте назначения либо изменения запланированного маршрута движения под надуманным предлогом, произвольное приведение в действие стоп-крана в поездах, обращение с огнем и иными источниками повышенной опасности в салоне самолета.

В отличие от хулиганства, предусмотренного п. «в» ч. 1 ст. 213 УК, данное преступление изначально «должно угрожать интересам безопасной эксплуатации транспортного средства²», т.е. создавать реальную угрозу причинения вреда жизни и здоровью членам экипажа и пассажиров.

Если лицо сообщает заведомо ложную информацию об угрозе совершения террористического акта на транспортном средстве, содеянное квалифицируется по ст. 207 УК РФ³.

¹ Зацепин А. М. Уголовное право России. СПб: Юрлитинформ, 2014. С.65.

² Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

³ Боровиков В. Б. Уголовное право. Общая часть : учебник для прикладного бакалавриата . Москва: Юрайт, 2017. С.117.

Субъект — общий.

Субъективная сторона — прямой умысел, а также обязательный хулиганский мотив¹.

2.4 Нарушение правил обеспечивающих безопасную работу транспорта

Объект преступления — безопасность движения и эксплуатации транспорта (всех видов транспорта). Дополнительный объект — здоровье, жизнь человека, факультативный — имущество.

Объективная сторона преступления состоит в нарушении правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств пассажиром, пешеходом или другим участником движения, кроме работников транспорта, указанных в ст. 263 и 264 УК РФ, если это деяние повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека².

Решением Минтранса России от 8 февраля 2007 г. № 18 утверждены правила нахождения граждан и размещения объектов на потенциально взрывоопасных участках, выполнения работ на этих участках, проезда и пересечения железнодорожных путей. Правила разрешают проезд и прохождение граждан по железной дороге только в специально отведенных и обустроенных местах. Запрещается ползать под пассажирскими платформами и железнодорожными транспортными средствами, перелезать через сцепления между вагонами, пересекать границу на краю пассажирской платформы и т. Д. Запрещается приближаться к вагонам до полной остановки поезда, опираясь на стоящие вагоны, Дети без присмотра при посадке в вагоны и (или) высадке (граждане с детьми), посадка и (или) посадка во

¹ Зацепин А. М. Уголовное право России. СПб: Юрлитинформ, 2014. С.65.

² Некрасов В.Н. Современное уголовное право в схемах и ответах: Актуальные проблемы уголовного права на современном этапе (вопросы дифференциации ответственности и законодательной техники). Самара:Юристь, 2015. С. 65.

время движения, посадка и (или) высадка, нанесение ущерба другим гражданам до полной остановки поезда¹.

Нарушение этих правил, повлекшее установленные законом последствия, наказывается по ст. 268 УК РФ.

Уголовное дело по ст. 268 УК РФ связано с нарушением пешеходами правил дорожного движения. Например, на улице Сквозь столкновение двух автомобилей. После столкновения один пассажир был убит, а водитель и другой пассажир получили серьезные ранения и умеренные соответственно. Столкновение произошло из-за того, что возле автобусной остановки с правой стороны по направлению движения автомобиля, нарушив правила дорожного движения, пешеход К. побежал по проезжей части, создавая препятствие для движения. Водитель, чтобы избежать столкновения с пешеходом, выехал на предстоящую полосу движения, где произошло столкновение. В отношении К. уголовное дело было закрыто после акта амнистии, хотя оно нарушало требования пункта 4.3.4.5 Правил дорожного движения, и его действия установили преступление в соответствии с частью 2 ст. 268 Уголовного кодекса.

Субъектами, как уже отмечалось, не включают людей, упомянутых в статьях 263 и 264 УК РФ. В частности, не признаются участниками дорожного движения дежурные на железнодорожном переезде, они относятся к категории лиц, предусмотренных ст. 263 УК РФ.

Возникает вопрос: относятся ли к рассматриваемым субъектам грузоотправители? Они не являются работниками транспорта, но должны соблюдать установленные на транспорте правила. Нарушения правил грузоотправителями весьма распространены. Так, согласно ст. 18 УЖТ грузоотправители обязаны подготавливать грузы, грузобагаж для перевозок в соответствии с установленными обязательными требованиями, техническими условиями на продукцию, ее тару и упаковку и иными актами таким образом, чтобы обеспечивать безопасность движения и эксплуатации

¹ Козаченко И. Я. Уголовное право. Особенная часть. Т2. Москва: Юрайт, 2017. С.127.

железнодорожного транспорта, качество перевозимой продукции, сохранность грузов, грузобагажа, вагонов, контейнеров, пожарную и экологическую безопасность. Перевозчик и владелец инфраструктуры вправе провести проверку соответствия тары и упаковки грузов, грузобагажа, качества перевозимой продукции указанным обязательным требованиям, техническим условиям и иным актам.

Требования УЖТ указаны в транспортных правилах, стандартах, технических условиях, инструкциях. Аналогичные требования предъявляются и к другим видам транспорта. По нашему мнению, нарушение этих правил относится к нарушению правил дорожного движения и безопасности транспортных средств и, с соответствующими последствиями, должно быть квалифицировано по ст. 263 Уголовного кодекса. Аналогично по отношению к владельцам транспортной инфраструктуры. В частности, на железнодорожном транспорте эти люди обязаны, согласно УЖТ, гарантировать правила, установленные для поддержания пассажирских платформ, пешеходных переходов, туннелей, мостов и других объектов в хорошем техническом состоянии и безопасных для движения, устанавливать соответствующие световые и звуковые сигналы, знаки, знаки и своевременно информировать пользователей. Информация об ограничениях и внесенных изменениях. Нарушение этих правил при наличии определенных последствий должно быть наказано в соответствии со ст. 263 уголовного кодекса¹.

С субъективной стороны преступление характеризуется неосторожной формой вины.

Квалифицирующий признак (ч. 2 ст. 268 УК РФ) — смерть человека, особо квалифицирующий (ч. 3 ст. 268 УК РФ) — смерть двух или более лиц.

Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ)

¹ Дронова Т.Н. Криминологические проблемы борьбы с преступлениями связанными с ДТП// Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2017. № 15-2. С. 20-22.

Объект преступления — безопасное функционирование магистрального трубопровода. Дополнительный объект — здоровье, жизнь человека, факультативный — имущество, экологическая безопасность¹.

Через магистральные трубопроводы под большим давлением транспортируют нефть, природный газ, нефтепродукты, нефтяной и искусственный углеводородные газы, это относит трубопроводы к объектам особой опасности. Состав трубопроводов определяется в Правилах охраны магистральных трубопроводов. Это — сами трубопроводы и сооружения, обеспечивающие их функционирование: установки электрохимической защиты трубопроводов от коррозии; линии и сооружения технологической связи, средства телемеханики трубопроводов; линии электропередачи, предназначенные для обслуживания трубопроводов и пр.

Предмет преступления — магистральный трубопровод.

Целью является нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации и ремонте трубопроводов, если этот акт повлечет за собой по неосторожности серьезный ущерб здоровью людей. Это означает, что расположение изделия - это одеяло. Поэтому были разработаны специальные правила промышленной безопасности для использования при проектировании, строительстве, эксплуатации, расширении, реконструкции, техническом перевооружении, обслуживании и выводе из эксплуатации опасных производственных объектов. Они также предназначены для использования в магистральных трубопроводах².

В частности, согласно правилам, укладка магистральных трубопроводов и их оборудования осуществляются по проекту; трассы магистральных трубопроводов оборудуются приборами контроля давления, устройствами аварийного сброса закладочной смеси и воды, телефонной связью с оператором закладочного комплекса и диспетчером шахты; для ликвидации «пробок» параллельно магистральному закладочному

¹ Брагин А. П. Российское уголовное право. СПб: Университетская книга, 2015. С.12.

² Благодатин А.Б. Генезис транспортных преступлений//Современные научные исследования и разработки. 2017. № 6 (15). С. 45-47.

трубопроводу укладывается водопровод и т.д. Приказом Госгортехнадзора России от 21.12.1999 № 266 утвержден Перечень федеральных норм и правил промышленной безопасности опасных производственных объектов. В их числе — Порядок уведомления и представления информации территориальным органам Госгортехнадзора об авариях, аварийных утечках и опасных условиях эксплуатации на объектах магистрального трубопроводного транспорта газов и опасных жидкостей, утвержденный постановлением Госгортехнадзора России от 02.04.1998 № 23. Приказом Ростехнадзора от 21.10.2013 № 485 утвержден Перечень нормативных правовых актов и нормативных документов, относящихся к сфере деятельности Федеральной службы по экологическому, технологическому и атомному надзору (раздел I «Технологический, строительный, энергетический надзор»), в который вошли также действующие нормативные акты в отношении объектов нефтегазодобывающей промышленности и магистрального трубопроводного транспорта.

Правила безопасности должны быть предусмотрены техническими регламентами. Такой регламент применительно к магистральному трубопроводному транспорту отсутствует, есть только его проект.

Состав преступления — материальный, включает последствия нарушения. Должна быть установлена причинная связь между нарушением и последствиями.

Субъективная сторона преступления характеризуется неосторожностью.

Субъект преступления — лицо, достигшее 16 лет и выполняющее работу по строительству, эксплуатации, ремонту трубопроводов.

Постановлением Правительства Российской Федерации от 11.11.2006 № 672 утверждено Типовое концессионное соглашение на объекты трубопроводного транспорта. В соответствии с ним заключается договор между Российской Федерацией, субъектом Российской Федерации, муниципалитетом (Правительством Российской Федерации,

уполномоченным им федеральным органом исполнительной власти или государственным органом субъекта Российской Федерации). Федерация или местное самоуправление) действуют от их имени, с одной стороны, и коммерческой организации - с другой. В соответствии с соглашением организация (концессионер) обязуется за свой счет создать, реконструировать соответствующую недвижимость и провести мероприятия по обеспечению транспортировки продукции от пункта ее приема до пункта доставки, для эксплуатации объекта трубопровода, который является частью объекта соглашения. Предметом рассматриваемого преступления могут быть, в частности, сотрудники концессионной организации.

Квалифицирующий признак (ч. 2 ст. 269 УК РФ) — «смерть человека в результате нарушения правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов; особо квалифицирующий (ч. 3 ст. 269 УК РФ) — смерть двух или более лиц»¹.

Необходимо отграничивать это преступление от других составов. В случае несанкционированной врезки в трубопровод с целью хищения, например нефти, лицо привлекается к уголовной ответственности за хищение. Рассматриваемые преступления могут иметь последствиями загрязнение природы. В этих случаях содеянное квалифицируется по совокупности преступлений (ст. 252, 254 УК РФ).

Если действия и субъекты не связаны со строительством, эксплуатацией или ремонтом магистральных трубопроводов, например сторонней организацией проводятся работы в охранной зоне трубопроводов без разрешения, содеянное квалифицируется по другим статьям УК РФ.

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

2.5 Неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие

В правовой литературе высказываются разные взгляды на предмет этого преступления. Есть позиции, что это безопасность судоходства и функционирования водного транспорта, а необязательным объектом является жизнь и здоровье человека; что непосредственным объектом является жизнь и здоровье людей; что объектом является безопасность тех, кто находится в опасности на море, как часть общественной безопасности. Вторая позиция является более предпочтительной, поскольку этот акт не представляет угрозы для опасности плавания или эксплуатации судна. В данном случае речь идет о нарушении, не связанном с этой безопасностью, хотя статья включена в эту главу.

Обязанность капитана судна по оказанию помощи закреплена во многих международных конвенциях, в частности в Брюссельской конвенции, в которой сочетаются некоторые правила, касающиеся столкновения судов от 23 сентября 1910 года, а также в Международной конвенции о безопасности жизни на море от 1 ноября 1974 г.

Согласно ст. 62 КТМ РФ капитан судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море. Статья 63 КТМ РФ обязывает капитана каждого из столкнувшихся судов после их столкновения, если он может это сделать без серьезной опасности для своих пассажиров, членов экипажа судна и своего судна, оказать помощь другому судну, его пассажирам и членам его экипажа. В КТМ РФ есть гл. XX, посвященная спасанию судов и другого имущества. Установленный в ней порядок относится и к спасанию людей. Соответствующие обязанности установлены для капитанов судов внутреннего водного плавания — Кодексом внутреннего водного плавания РФ.

Объективная сторона состоит в бездействии — неоказании капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути,

если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров.

Состав преступления — формальный. Преступление окончено с момента уклонения от оказания помощи.

Признак состава — возможность оказания помощи «без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров». К серьезной опасности для судна не относятся возможность повреждения судна или гибель груза. Представляется, что к такой опасности относится возможность гибели судна, его пассажиров и команды.

Субъективная сторона — прямой умысел.

Субъект преступления специальный — капитан судна или лицо, выполняющее его обязанности.

2.6 Нарушение правил международных полетов. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации

Основной непосредственный объект — безопасность движения воздушного транспорта на международных авиалиниях. Дополнительный непосредственный объект — неприкосновенность государственных границ.

Объективная сторона характеризуется несоблюдением указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета или иным нарушением правил международных полетов. Диспозиция нормы бланкетная. Для уяснения характера общественно опасного деяния необходимо обратиться к целому ряду подзаконных нормативных актов, регламентирующих порядок и процедуру осуществления международных полетов¹.

Согласно Воздушному кодексу Российской Федерации международным признается полет воздушного судна в

¹ Николаев К.Д. Нарушение правил международных полетов: общая характеристика//Современные научные исследования и разработки. 2015. № 4. С. 14-19.

воздушном пространстве более чем одного государства. Международные полеты в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с ее законодательством, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами РФ. Правила международных полетов воздушных судов, аэронавигационная информация относительно международных воздушных трасс, международных аэропортов и открытых для международных полетов воздушных судов аэродромов, а также другая информация, необходимая для осуществления международных воздушных сообщений, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации.

Гражданские воздушные суда России осуществляют международные полеты по разрешениям, выдаваемым в установленном порядке. Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве России допускаются на основании и в соответствии с условиями международных договоров, специальных разрешений на совершение разовых полетов. Судовые документы, имеющиеся на борту гражданских воздушных судов иностранных государств, признаются действительными на территории РФ, если они соответствуют международным авиационным стандартам, признаваемым Россией¹.

В целях обеспечения безопасности пассажиров и членов экипажа Воздушный кодекс РФ предусматривает проведение обязательного предполетного досмотра. При выполнении международных полетов воздушных судов он проводится после осуществления пограничного, таможенного, санитарно-карантинного, иммиграционного, ветеринарного, фитосанитарного и иного контроля.

¹ Безбородов Д.А. Актуальные проблемы уголовного права: учение о преступлении: научно-практическое пособие. Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, 2017. С.121.

Международные полеты подразделяются: на регулярные, выполняемые по расписанию, и дополнительные к расписанию; специальные; чартерные (заказные); эпизодические (разовые).

В соответствии с принципом государственного суверенитета над воздушным пространством каждое государство вправе самостоятельно устанавливать правила полетов любых воздушных судов, находящихся в пределах его территории. Это общепринятая норма, подтвержденная международными соглашениями и закреплённая законами многих стран.

Правовой режим воздушного пространства определяется в той или иной степени правовым режимом территории, над которой оно расположено. В отношении воздушного пространства над открытым морем, международными проливами, не перекрывающимися территориальными водами прибрежных государств, над Антарктикой установлен международно-правовой режим. В этом случае государства не могут устанавливать либо применять свои правила полетов, а обязаны придерживаться норм, регулирующих порядок использования международного воздушного пространства.

Закон даёт лишь примерный перечень наиболее типичных способов нарушения правил международных полетов. Для правильного решения вопроса о наличии в действиях нарушителя состава преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ, необходимо обратиться к нормативным актам, устанавливающим эти правила¹.

Полеты иностранных воздушных судов в воздушном пространстве России осуществляются только по установленным международным трассам. Перечни таких трасс и аэропортов (аэродромов), а также данные, необходимые для их использования при выполнении полетов, публикуются в Сборнике аэронавигационной информации. Вылет российских и иностранных воздушных судов из Российской Федерации, а также их посадка

¹ Козаченко И. Я. Уголовное право. Особенная часть. Т2. Москва: Юрайт, 2017. С.125.

после взлета в России производится в аэропортах и на аэродромах, открытых для международных полетов.

Эшелонирование, т.е. вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы, обеспечивающее безопасность воздушного движения, осуществляется в соответствии с правилами государства, над территорией которого осуществляется полет. При различиях в системах эшелонирования России и другого государства производится смена эшелонов до пересечения государственной границы с другим государством.

Эти и другие правила имеют целью обеспечить безопасность воздушных сообщений и неприкосновенность государственных границ. Их нарушение при определенных условиях может образовать состав рассматриваемого преступления.

Уголовная ответственность по ст. 271 УК РФ исключается в случаях, когда несоблюдение правил эшелонирования, маршрута полета, мест посадки, высоты полета, воздушных ворот и других требований режимных правил, границ воздушного пространства было следствием стихийного бедствия, аварии воздушного судна или иных причин, не зависящих от пилота¹.

Иное нарушение правил международных полетов может состоять, например: в вылете из России или во влете в Россию с просроченным разрешением; не на том типе судна, которое предусмотрено разрешением; в сбрасывании на землю грузов и парашютистов; в принятии на территории РФ на борт пассажиров, багажа, груза и почты для перевозки на территорию иностранного государства, когда это не предусмотрено международным договором или специальным разрешением; в пролете государственной границы без радиосвязи и т.д.

¹ Иванчин А.В. Причины и условия возникновения преступлений предусмотренных ст. 271 УК РФ// Вестник Ярославского государственного университета им. П.Г. Демидова. 2017. № 4 (42). С. 46-51.

Несоблюдение других правил, например, о тарифах на международные перевозки пассажиров, правил продажи билетов, выдачи грузовых накладных и т.п., не подпадает под признаки рассматриваемого состава преступления. При определенных условиях они могут повлечь административную ответственность.

Воздушное судно, пересекшее государственную границу РФ без соответствующего разрешения компетентных органов или совершившее иное нарушение правил перелета через государственную границу РФ и порядка использования ее воздушного пространства, признается судном-нарушителем и принуждается к посадке, если не подчиняется требованиям органов, контролирующих полеты. Судно-нарушитель, получившее распоряжение о посадке, должно произвести посадку в указанном месте. После посадки и выяснения причин нарушения разрешение на дальнейшее выполнение полета выдается в установленном порядке органом управления воздушным движением.

Состав преступления — формальный. Оно признается оконченным с момента нарушения правил международных полетов, независимо от того, наступили или нет какие-либо последствия этого нарушения. Причинение последствий в виде тяжкого вреда здоровью человека, гибели людей, сопряженных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта в результате нарушения правил международных полетов, влечет уголовную ответственность по совокупности ст. 271 и 263 УК РФ. Состав данного преступления не образует вынужденное нарушение правил международных полетов в результате действия форсмажорных обстоятельств (стихийное действие, авария судна, захват, угон и т.д.)¹.

Субъективная сторона характеризуется умышленной формой вины. Мотив и цель на квалификацию деяния по ст. 271 УК РФ не влияют. Однако при наличии соответствующих мотивов и целей и других признаков действия

¹ Синяева М.И. Уголовное право в эволюционирующем обществе: проблемы и перспективы // Сборник научных статей V Международной заочной научно-практической конференции. 2014. С. 72-77.

виновных, нарушивших правила международных полетов, требуют дополнительной квалификации по совокупности со ст. 275, 276 или 281 УК РФ. Если нарушение правил международных полетов сопряжено с совершением террористического акта (ст. 205 УК РФ), захвата заложников (ст. 206 УК РФ), угона воздушного судна (ст. 211 УК РФ), то деяние квалифицируется по совокупности преступлений¹.

Субъект – специальный, а именно «члены экипажа воздушного судна, которые несут ответственные за соблюдение правил международных полетов. Это могут быть как граждане России, так и иностранные граждане и лица без гражданства»².

Статья 271.1 УК РФ была изменена Федеральным законом от 07.11.2011 № 304-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в части установления ответственности за нарушение правил использования воздушного пространства», где устанавливается уголовная ответственность за данное деяние. Состав преступления выступает как пересечение государственной границы без разрешения, если иное требуется законодательством, а также возникает последствие в виде причинения тяжкого вреда здоровью либо гибели человека³.

Объектом является безопасность пользования воздушного пространства Российской Федерации, как целой части воздушной транспортной сети, также объектом выступает общественная безопасность воздушного пространства России. Безопасность пользования воздушного пространства понимается как комплексную характеристику порядка установленного законодателем при использовании воздушного пространства.

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

² Синяева М.И. Уголовное право в эволюционирующем обществе: проблемы и перспективы // Сборник научных статей V Международной заочной научно-практической конференции. 2014. С. 72-77.

³ Солдаткина Р. Н. Уголовная характеристика воздушного пространства// Бюллетень науки и практики. Электрон.журн. 2017. №9 (22). С. 159-162.

А также определяется как способность в обеспечении жизни и здоровья лиц при выполнении видов деятельности с использованием воздушного транспорта. Не причиняя при этом какой-либо ущерб, например, материальный. Воздушное пространство России имеет свою структуру, которая состоит из следующих элементов: а) зоны и районы; б) маршруты обслуживания воздушного движения; в) районы аэродромов; г) специальные зоны ; д) маршруты полетов воздушных судов; е) запретные зоны; ж) опасные зоны; з) зоны ограничения полетов; и) другие элементы, устанавливаемые для осуществления деятельности в воздушном пространстве.

Предметом данного вида преступления выступает воздушное судно (пилотируемое).

Объективная сторона выражена в использовании воздушного пространства РФ без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с российским законодательством.

Использование воздушного пространства РФ регулируется Федеральными правилами использования воздушного пространства РФ, утвержденными постановлением Правительства РФ от 11.03.2010 № 138.

Под воздушным пространством РФ следует понимать воздушный столб высотой 100—110 км в пределах сухопутной и водной территории РФ. Использование воздушного пространства в районах, находящихся за пределами территории РФ, где ответственность за организацию воздушного движения и контроль за соблюдением внутригосударственных и международных требований (стандартов, норм и процедур) в области использования воздушного пространства и осуществление деятельности в области авиации возложены на Российскую Федерацию, производится в соответствии с требованиями, установленными Конвенцией о международной гражданской авиации¹.

¹ Полиховская А.В. Соотношение воздушного и уголовного законодательства // Научный диалог: вопросы гуманитарных исследований. 2016. № 31. С. 114-116 .

Использование воздушного пространства - это деятельность, при которой различные материальные объекты (самолеты, ракеты и другие объекты) перемещаются в воздушном пространстве, а также другие виды деятельности (строительство высотных зданий, деятельность, связанная с электромагнитным и другим излучением, атмосфера веществ, вызывающих повреждение). Ухудшение видимости, взрывы и т. Д.), Которые могут поставить под угрозу безопасность воздушного движения.

Любое использование воздушного пространства Российской Федерации не должно считаться уголовным преступлением, только то, которое осуществляется без разрешения, если такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации. Разрешение на использование воздушного пространства означает, что пользователю воздушного пространства предоставляется право действовать в соответствии с условиями, изложенными центрами единой системы. Пользователями воздушного пространства могут быть физические и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства.

Субъективная сторона данного преступления по отношению к указанным последствиям включает только неосторожную форму вины. В случае преступной халатности виновный понимает, что он использует воздушное пространство Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации, предусматривает, что тем самым создает возможность возникновения положений 271.1, но он не ожидает всерьез что они не произойдут или не обеспечат возможность таких последствий его поступка, хотя с необходимой осторожностью и предсказуемостью он должен был предвидеть и мог предвидеть их.

Этот состав преступления был сконструирован Уголовным кодексом Российской Федерации в соответствии с типом материала: назначить ст. 271.1. Необходимо установить не только использование воздушного

пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации, но и может привести к серьезным травмам или смерти человека (часть 1). Если действия, указанные в положениях части 1 настоящей статьи, связаны со смертью двух или более жертв, такое преступление подпадает под действие части 2. Указанные действия должны быть обусловлены действиями преступника.

Субъектом данного преступления может быть только вменяемый человек, пользователь воздушного пространства.

Таким образом, преступления по нарушению государственной воздушной границы выражаются в пересечение границы на пилотируемом воздушном транспорте с нарушением правил получения разрешения на пересечение границы, то есть без разрешения.

ГЛАВА 3. КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА И МЕРЫ ИХ ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ.

3.1. Состояние, структура и динамика преступление против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Транспортные преступления, совершенные по небрежности составляют 75% преступлений по небрежности.

Рост преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта связан, прежде всего, с ростом технического прогресс в автомобильной промышленности, что впоследствии, привело к резкому увеличению числа ДТП. Следует отметить, что каждый год увеличивается количество дорожных преступлений.

Самыми распространенными нарушениями правил безопасности, связанные с незаконным поведением водителя, включают в себя: «превышение скорости, нарушение правил обгона, маневрирования и гребли; выход на левую сторону улицы; нарушение правил пересечения перекрестков; неосторожное вождение на общественном транспорте; несоблюдение дистанции; нарушение правил пассажирских перевозок; нарушение правил дорожного движения на железнодорожных переездах; вождение с нарушениями, угрожающими безопасности движения»¹.

Наиболее распространенные виды нарушений:

- вождение без водительских прав или неравных водительских прав (42%);
- превышение скорости (20,9%);
- нарушение правил обгона и доступа (18,9%)².

¹ Козаченко И. Я. Уголовное право. Особенная часть. Т2. Москва: Юрайт, 2017. С.125.

² Ильин А.Р. Преступность и правопорядок в России. Статистический аспект. Москва: Юрайт, 2018. С.28.

Можно, отметить, что среди условий и причин возникновения транспортных преступлений, ведущие место занимает преступления совершаемые гражданами, не имеющими водительского удостоверения, либо имеющими подделки водительского удостоверения. В связи с этим, необходимо увечить наказание за подделку документов в ст. 327 УК РФ, либо подделку водительского удостоверения выделить в отдельную статью УК РФ.

Из года в год растет количество нарушений, совершаемых водителями, находящимися в состоянии алкогольного опьянения (14-15%)¹.

Подавляющее большинство несчастных случаев происходит из-за отказа водителя.

Большинство преступников - мужчины. Женщины составляют менее 2%². Это связано главным образом с преобладанием мужчин среди водителей транспортных средств, а также с тем, что женщины-водители отличаются большей дисциплиной, точностью и редкими случаями вождения в состоянии алкогольного опьянения.

Стоит отметить, что среди мужчин смертность больше, чем у женщин примерно 5 раз.

Одной из причин высокой смертности мужчин является вождение транспортного средства в состоянии алкогольного опьянения.

Если рассматривать возрастную категорию, то здесь среди правонарушителей преобладают люди в возрасте от 18 до 24 лет. В возрасте 40 лет и старше число правонарушителей уменьшается³.

Данные обстоятельства связаны с опытом вождения водителя транспортного средства, поскольку большинство преступлений совершаются людьми с опытом работы от одного до двух лет (более 32%) и,

¹ См. там же С.26.

² См. там же С.25.

³ См. там же С.21.

следовательно, недостаточными профессиональными навыками и профессиональным опытом¹.

Среди правонарушителей высока доля лиц, ранее привлеченных к административной (80%) и уголовной ответственности (12%)².

Большинство правонарушителей не имеет высшего, среднего образования, среди этих лиц у большинства только школа.

Одним из важных показателей социального положения нарушителей правил дорожного движения являются цели и мотивы их поведения, приведшие к аварии. Большинство были ответственны за безумие (73%), желание проявить неоправданную смелость, смелость, силу (65%). Значительное количество правонарушителей характеризуется небрежностью правил безопасности и других правовых норм (42%). Невозможно не заметить легкомысленное желание любыми способами как можно быстрее завершить работу, задание (35-40%)³.

Различные объективные недостатки организационного, организационного, правового и организационного плана управления способствуют дорожно-транспортным происшествиям. Одним из первых является крайне неудовлетворительное состояние дорог, характерное для всей страны. Около 12-15% дорожно-транспортных происшествий происходят из года в год⁴. Многие автомобили имеют серьезные конструктивные недостатки и не все оснащены универсальными функциями безопасности.

Плохое знание участниками правил безопасности участников движения, плохая организация учебы и контроль над ними формируют круг организационно-правовых условий.

¹ См. там же С.24.

² Ильин А.Р. Преступность и правопорядок в России. Статистический аспект. Москва: Юрайт, 2018. С.25.

³ См. там же С.26.

⁴ См. там же С.26.

К недостаткам организационно-административного характера относятся недостатки технического обслуживания и ремонта транспортных средств, а также высокая стоимость этих услуг и запасных частей.

Условия, которые способствуют нарушениям безопасности, включают недостатки в контроле трафика.

Наибольшая доля жертв ДТП - сами водители - 34% и пешеходы - 38%¹.

Профилактические меры могут быть общими и конкретными.

Работа отделов автомобильной инспекции и дорожного строительства по созданию дорогих рекламных щитов, подходящих ограждений и других средств обеспечения безопасного движения транспортных средств имеет большое профилактическое значение.

Важнейшей областью профилактики является подготовка высококвалифицированных водителей и быстрое развитие их квалификации. В тех случаях, когда легко «купить» права, выдать документы, заказать сертификаты и запечатать пломбы, значительное количество водителей управляют транспортными средствами без частого получения прав, но также проходят базовую подготовку к эксплуатации Источник повышенной опасности.

Специальные профилактические меры в основном позволяют эффективно контролировать соблюдение правил безопасности.

Пунктуальное и квалифицированное расследование преступлений и инцидентов вносит значительный вклад в предотвращение дорожно-транспортных происшествий.

Исходя из анализа статистических данных, мы можем сделать следующие выводы:

Увеличение числа автомобилей приводит к росту ДТП. Это связано с тем, что опыт вождения и полученные навыки недостаточны для вождения

¹Ильин А.Р. Преступность и правопорядок в России. Статистический аспект. Москва: Юрайт, 2018. С.25.

транспортного средства. Статистика это подтверждает, более 32 % ДТП совершаются людьми с опытом вождения водителя транспортного средства от одного до двух лет.

Более 75 % данных преступлений совершаются по небрежности это связано с тем, что водители все чаще садятся за руль в состоянии алкогольного опьянения, например, процент данных преступлений составляет 14-15.

3.2. Причины и условия совершения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Причины возникновения преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств часто связаны с человеческим фактором, то есть с участниками дорожного движения, которые, прежде всего, приходят к выводу о безнаказанности за предыдущие преступления и административные преступления. Психологические свойства людей, управляющих транспортными средствами (халатность, безответственность, отказ от запретов и отсутствие самодисциплины), искаженная (недооцененная) оценка степени опасности нарушений в этой области существенно влияют на криминальный фактор личности преступного автомобилиста.

Плохая подготовка водителей в автошколах и для пешеходов - пропаганда стандартов безопасности в школах, трудовых коллективах и обществе, а также недостатки в системе переподготовки водителей в компаниях, работающих в автомобильных и парковочных гаражах, также влияют на формирование культуры низкого поведения на улицах. В действиях людей, вызывающих отказ, видно влияние общих моральных и эмоциональных умышленных деформаций человека, криминальной ситуации и специфических деформаций, связанных с ролью участника дорожного движения, искажением ценностей норм безопасности дорожного движения.

Специфические деформации в основном вызваны недостатками в информационной работе водителей и других участников дорожного движения, а также нарушением правил выбора профессии для водителей. Злоупотребление со стороны должностных лиц, допускающих использование технически неисправных транспортных средств¹.

Условия, которые способствуют правонарушениям в области транспортных средств, включают:

- плохое содержание дорог, нарушение стандартов безопасности дорожного движения, маркировка перекрестков, перекрестков (согласно одному примеру, этот фактор встречается как минимум в 10-15% правонарушений, связанных с перевозкой автомобилей);

- дефекты конструкции транспортного средства, которые ухудшают управление автомобилем, ограничивают возможности управления и приводят к повышенной утомляемости водителя;

- отказ водителя и пассажира использовать оборудование, снижающее риск возникновения аварийной ситуации или ее серьезных последствий;

- ошибки в выборе режима управления движением и технических средств (количество и тип дорожных знаков, светофоров);

- нарушение режима работы водителей;

- плохой контроль за состоянием транспортных средств, дорог и технических средств транспорта;

- несоблюдение дисциплинарного, административного и уголовного законодательства касается нарушений правил безопасности дорожного движения, поэтому подотчетность, прозрачность, дифференциация и индивидуализация преступников не являются неизбежными (особенно на основании результатов уголовных расследований при расследовании двух пятых), соответствующих преступления при любых обстоятельствах; влияние на вину и ответственность, не выяснено);

¹ Лебедев В. М. Комментарий к Уголовному кодексу РФ. Т.2. Москва: Юрайт, 2017. С.260.

- неправильное поведение пешеходов, которые вместе с водителями нарушают правила дорожного движения в каждом четвертом и каждом втором городе.

При создании и реализации аварийной ситуации в случае нарушений, связанных с транспортным средством, особые условия могут быть обеспечены особыми условиями здоровья водителя, пешеходами и условиями окружающей среды, которые определяют видимость и уровень соответствия. Однако обстоятельства, способствующие совершению преступления, связанного с транспортным средством, сами по себе не будут, но будут игнорироваться или неправильно оцениваться участниками дорожного движения. Другими словами, такие обстоятельства взаимодействуют с другими элементами аварийной ситуации посредством идентификации участников дорожного движения.

Таким образом, вышеизложенное позволяет обратить внимание на некоторые особенности механизма совершения преступлений, связанных с транспортными средствами.

Во-первых, эти преступления являются результатом чрезвычайной ситуации, возникающей при сложном взаимодействии между несколькими участниками дорожного движения и обстоятельствами, которые определяют объективную дорожную ситуацию. В этом случае несколько линий развития причинно-следственных связей пересекаются.

Во-вторых, социальные, технические и экологические процессы и явления взаимодействуют в процессе совершения преступлений, связанных с автотранспортными средствами (хотя последние косвенно влияют только на действия участников дорожного движения, приводящие к возникновению чрезвычайной ситуации).

Таким образом, причинами возникновения дорожно-транспортных преступлений является человеческий фактор, то есть человек выступая участником дорожного движения чаще всего совершает данную категорию

преступлений, например вождение транспорта в состоянии алкогольного нарушения.

К условиям возникновения ДТП мы относим следующее аварийное состояние дорог, не знание, а чаще не соблюдения (халатность) пешеходами Правил Дорожного Движения, неиспользование технических средств, снижающих риск повреждения при возникновении ДТП (ремни безопасности), отсутствие контроля за состоянием дорожного покрытия.

3.3. Особенности профилактики и предупреждения преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

Обеспечение безопасности дорожного движения является сложной многоплановой проблемой. Поэтому меры по предотвращению дорожно-транспортных происшествий и преступлений должны быть комплексными¹.

Следует помнить, что меры по предотвращению дорожно-транспортных происшествий напрямую влияют на динамику дорожной преступности. Поскольку граница между ними лежит в зоне последствий, а нарушения могут быть полностью идентичными, превентивные меры по предотвращению как дорожно-транспортных происшествий, так и нарушений правил дорожного движения могут быть в целом качественно однородными.

Меры по предотвращению дорожно-транспортных происшествий и обеспечению безопасности дорожного движения должны приниматься на основе анализа статистических данных по учету дорожно-транспортных происшествий, проверке и обобщению расследований и суд.

При анализе статистических документов необходимо определять общее состояние дорожно-транспортных происшествий и выявлять возникающие тенденции увеличения или уменьшения числа аварий, причины и факторы, способствующие их возникновению. возникновения, определить постоянные

¹ Иванов Н. Г. Уголовное право. Особенная часть. Т.2. Москва: Юрайт, 2017. С.235.

и возникающие аварийные центры, неблагоприятные участки улиц, дорог и сделать сравнения с соответствующим периодом прошлых лет.

Успешной предпосылкой разработки превентивных мер, направленных на обеспечение безопасности автомобилей и пешеходов, является комплексный анализ распределения инцидентов, вызванных водителями, пешеходами, пассажирами и другими участниками дорожного движения. При анализе состава водителей, ответственных за автомобильные аварии, особое внимание следует уделять их опыту работы, квалификации, возрасту, состоянию здоровья, рабочему времени и моральным качествам. Состав жертв так же тщательно изучен.

Важными являются сводные данные о распределении инцидентов по времени дня, дня, недели, месяца, года. Профилактические меры должны также основываться на изучении интенсивности движения, пешеходного движения, средств регулирования технического состояния дорог или транспортных средств¹.

Эффективность мер по предотвращению дорожно-транспортных происшествий зависит от глубины и точности анализа дорожно-транспортных происшествий, причин и факторов, определяющих аварию. Обстоятельства, которые не всегда очевидны, являются настоящими причинами несчастных случаев. Например, введение различных запретов и ограничений на определенных участках дороги и участках дороги без достаточного обоснования не способствует безопасности движения. Каждый несчастный случай обычно происходит не по одной причине, а по разным причинам. В результате, меры по их предотвращению должны быть комплексными с точки зрения содержания, в то же время улучшая организацию дорожного движения и пешеходов, повышая требования к техническому состоянию транспортных средств, дорог и улиц, усиливая контроль за дорожным движением со стороны дорожной полиции и

¹ Решетников А.Ю. Профилактика транспортных преступлений// Актуальные проблемы российского права. 2017. № 8. С. 122-132.

населения, и привнося улучшения в пропаганду правил дорожного движения. участники дорожного движения.

В профилактических мероприятиях важное место отводится надзору за техническим состоянием транспортных средств. Проведение периодических технических осмотров, контроль за выполнением автотранспортными компаниями мер по поддержанию транспортных средств в исправном состоянии, выборочный контроль за состоянием транспортных средств на улицах и дорогах является важным условием бесперебойной работы транспортных средств, предотвращения возможных дорожно-транспортных происшествий и преступлений¹.

Мониторинг состояния дорожной сети также имеет большое превентивное значение, поскольку он направлен на уменьшение количества аварий из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог.

Также важно регистрировать и анализировать несчастные случаи, их причины и условия. Эффект превентивных мер зависит в некоторой степени от того, как корректируются учет и анализ. Данные о несчастных случаях для выявления присущих тенденций можно анализировать по времени года и по дням, по дням недели; на месте происшествия. Результаты такого анализа позволяют не только выявить причины и условия, способствующие совершению дорожно-транспортных происшествий и преступлений, но и разработать конкретные, целенаправленные и эффективные меры по их предотвращению².

Некоторое внимание в этой работе следует уделить анализу информации о людях, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях. Обобщенные данные помогают более точно определить объекты профилактического воздействия и повысить их эффективность.

Поддержка, правовая и воспитательная работа среди водителей транспортных средств, населения в целом включает: разъяснения по

¹ Решетников А.Ю. Профилактика транспортных преступлений// Актуальные проблемы российского права. 2017. № 8. С. 122-132.

² Брагин А. П. Российское уголовное право.СПб: Университетская книга, 2015. С.136.

законодательству, правительственные документы по безопасности дорожного движения, информацию для граждан о дорожно-транспортных происшествиях и преступлениях, их причинах, условиях и последствиях, а также о достигнутых результатах и запланированные будущие работы по повышению безопасности дорожного движения. Эта работа может быть выполнена с использованием как средств массовой информации (пресса, радио, телевидение), так и устной пропаганды (лекции, конференции, доклады, консультации), визуальной агитации (плакаты, памятки, проспекты, информационные листовки)¹.

Конкретной формой образовательного и профилактического воздействия на участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов) являются проверки безопасности дорожного движения, операции, рейды, тематические конкурсы и кинофестивали, кампании.

В предотвращении дорожно-транспортных происшествий и преступлений наряду с организационными, техническими и образовательными мерами правовые меры также занимают определенное место.

Применение административного права к правонарушителям оказывает профилактическое воздействие на все категории участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов), на население в целом².

Устройства для расследования также способствуют предотвращению несчастных случаев и уголовных преступлений, поскольку уголовно-процессуальный закон должен сообщать о причинах и условиях совершения преступлений в каждом уголовном деле. Публичные презентации сотрудников перед публикой с лекциями и обсуждениями по разъяснению действующего законодательства об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения имеют большое превентивное значение³.

¹ Лебедев В. М. Комментарий к Уголовному кодексу РФ. Т.2. Москва: Юрайт, 2017. С.266.

² Брагин А. П. Российское уголовное право. СПб: Университетская книга, 2015. С.12.

³ Лебедев В. М. Комментарий к Уголовному кодексу РФ. Т.2. Москва: Юрайт, 2017. С.321.

Поэтому безопасность дорожного движения является сложной многомерной проблемой. В результате меры по предотвращению аварий и нарушений правил дорожного движения должны быть комплексными.

Комплексный анализ распределения инцидентов, вызванных водителями, пешеходами, пассажирами и другими участниками дорожного движения, является необходимым условием для разработки профилактических мер по обеспечению безопасности автомобилей и пешеходов. При анализе состава водителей, виновных в автомобильной аварии, особое внимание следует уделять их опыту работы, квалификации, возрасту, состоянию здоровья, рабочему времени и к их моральным качествам.

В профилактических мероприятиях мониторинг технического состояния транспортных средств играет важную роль. Проведение регулярных технических осмотров, контроль за выполнением мероприятий по поддержанию состояния транспортных средств автотранспортными предприятиями и систематический мониторинг состояния транспортных средств на дорогах и дорожках являются важными требованиями для бесперебойной работы транспортных средств и предотвращения возможных дорожно-транспортных происшествий и нарушений.

Мониторинг состояния дорожной сети также имеет большое значение в качестве превентивной меры, поскольку он направлен на уменьшение количества аварий из-за неудовлетворительного состояния дорог и дорожек.

Также важно отслеживать и анализировать происшествия, причины и условия их возникновения. Эффективность превентивных мер зависит в некоторой степени от того, насколько хорошо отрегулированы учет и анализ. Особой формой обучения и профилактического воздействия на участников дорожного движения (водителей, пассажиров, пешеходов) являются проверки безопасности дорожного движения, операции, рейды, тематические конкурсы и кинофестивали.

В предотвращении дорожно-транспортных происшествий и дорожной преступности, помимо организационных, технических и образовательных мер, правовые меры также занимают особое место.

Применение административного законодательства против нарушителей имеет превентивные меры во всех категориях участников дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы) и всего населения.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Результаты исследования позволяют сформулировать следующие основные теоретические принципы, выводы, предложения и рекомендации:

1. Преступления против дорожного движения и безопасности (транспортные преступления) включены в главу 27 Уголовного кодекса Российской Федерации, и к ним относятся действия, которые являются социально опасными и наносят ущерб безопасности дорожного движения и эксплуатации всех видов механического транспорта и приводят к небрежной смерти. Также наносится ущерб здоровью или имуществу.

2. Общественная безопасность - предотвращение и предотвращение реальных и потенциальных угроз интересам населения, отдельных лиц, общества и государства, вызванных техногенными факторами и социально опасным поведением.

3. Видовым объектом правонарушений против безопасности движения и эксплуатации транспорта являются общественные отношения, которые обеспечивают безопасные условия жизни и здоровье человека во время транспортных операций.

4. Преступление может быть совершено как действием, так и бездействием. Привлечь лицо к уголовной ответственности в соответствии со ст. 263 Уголовного кодекса Российской Федерации или ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, необходимо определить, имело ли место нарушение, в точности выраженное, какие именно пункты безопасности дорожного движения и правила эксплуатации были нарушены. Ответственность за такое нарушение правил связана с безопасностью движения и эксплуатацией транспортных средств.

5. Элементы преступлений, предусмотренных в ст. 263, 264 УК РФ сформулированы как значимые. Это означает, что ответственность за нарушение правил безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств возможна только при наличии последствий, указанных

в законе. В качестве последствий этих преступлений УК РФ устанавливает тяжкий вред здоровью (ч.1 ст.263 и ч.1 ст.264), смерть одного (ч.2 ст.263 и ч.2 ст.264) или нескольких (ч.3 ст.263 и ч.3 ст.264) лиц.

6. Причинная связь в преступлениях, закрепленных в статьях 263, 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, может быть простой (деяние - следствие) или сложной (деяние - промежуточный результат - следствие). Человек, нарушивший правила безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортного средства, может создать аварийную ситуацию, в результате чего другие люди, управляющие транспортными средствами, избегая аварии, сами нарушают порядок вождения (например, превышают скорость) и, как следствие, наносит ущерб здоровью других людей. Таким образом, причинно-следственная связь вполне может иметь многослойный характер:

одно нарушение порождает другое, а другое, в свою очередь, приводит к социально опасным последствиям. Следовательно, если между нарушением правил безопасности дорожного движения и эксплуатации и серьезными последствиями установлена сложная причинно-следственная связь, этот инцидент следует классифицировать как отдельное правонарушение в соответствии со статьей 263 Уголовного кодекса Российской Федерации или статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации.

7. Субъективная сторона преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия или небрежности. При преступном легкомыслии лицо предвидит возможность наступления общественно опасных последствий своего действия или бездействия, но легкомысленно рассчитывает на их предотвращение. При небрежности лицо не предвидит возможности наступления общественно опасных последствий своего действия или бездействия, хотя должно было и могло их предвидеть.

8. Статистические показатели преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств за последнее десятилетие

характеризуются устойчивым ростом. В то же время законодатель продолжал ограничивать сферу уголовной ответственности, что, на наш взгляд, неоправданно.

9. Причины преступлений против безопасности дорожного движения и транспортных операций представляют собой совокупность экономических, социальных, политических, организационных, психологических, правовых и других факторов, которые создают противоречия и вызывают искажения в области безопасных транспортных операций.

10. Лицо, виновное в нарушении правил дорожного движения и вождения транспортного средства, характеризуется антисоциальным отношением, выражающимся в отказе от безопасности на транспорте, в жизни и здоровье людей, или недостаточно выраженным социальным отношением или со стороны неуважение к этим социальным ценностям.

11. Комплекс общесоциальных и специальных мер предосторожности включает в себя: 1) создание, модернизацию и обустройство транспортных магистралей, дорог, городской транспортной системы и других мест в стране; 2) переход к производству современных транспортных средств, отвечающих мировым требованиям безопасности, и дезактивация устаревших транспортных средств; 3) формирование правовой осведомленности населения о соблюдении правил и соответствующих правил транспортной безопасности на основе научной и профессиональной информационной системы и содействие безопасному движению; 4) качественное улучшение подготовки экипажей, командиров и участников дорожного движения, а также усиление контроля со стороны государства за качеством их подготовки; 5) переориентация ГИБДД на предотвращение ДТП в качестве их основной задачи; 6) установить полное соответствие ограничениям скорости и другим правилам дорожного движения с использованием камер наблюдения и других, более современных технических мер; 7) повысить административную ответственность за нарушение правил дорожного

движения, а также за другие преступления; чем значительнее эти меры, тем больший эффект предупреждения они будут иметь.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

РАЗДЕЛ I НОРМАТИВНЫЕ ПРАВОВЫЕ И ИНЫЕ ОФИЦИАЛЬНЫЕ АКТЫ

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993) (с учетом поправок, внесенных Законами РФ о поправках к Конституции РФ от 30.12.2008 № 6-ФКЗ, от 30.12.2008 № 7-ФКЗ, от 05.02.2014 № 2-ФКЗ, от 21.07.2014 № 11-ФКЗ) // Российская газета. 1993. 25 декабря; Собрание законодательства РФ. 2014. № 31. Ст. 4398.
2. Уголовный кодекс Российской Федерации: от 13.06.1996 N 63-ФЗ (ред. от 27.12.2019)// Собрание законодательства РФ. 1996. 17 июня. N 25. ст. 2954.
3. Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации: от 18.12.2001 г. № 174-ФЗ (ред. от 27.12.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 01.09.2019) // Собрание законодательства РФ. 2001. 24 декабря. № 52 (ч. I). Ст. 4921
4. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: от 30.12.2001 г. № 195-ФЗ (ред. от 27.12.2019) (с изм. и доп., вступ. в силу с 23.11.2019)// Собрание законодательства РФ. 2002. 7 января. № 1 (ч. I). Ст. 1.
5. Воздушный кодекс Российской Федерации: от 19.03.1997г. №60-ФЗ (ред. от 27.12.2019г.) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1997. 24 января. №12. Ст. 1383.
6. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации: от 30.04.1999 № 81-ФЗ (ред. от 26.11.2019) // Собрание законодательства Российской Федерации. 1999. 3 мая. №18. Ст.2207.

РАЗДЕЛ II ЛИТЕРАТУРА

1. Абдулаев, М.И. Теория государства и права: Учебник для высших учебных заведений / М.И. Абдулаев. М.: Магистр-Пресс, 2017. 630 с.
2. Айдамирова, Л.Д. Уголовное право / Л.Д. Айдамирова // Молодой ученый: преступление и наказание. 2017. №34. С. 56-58.
3. Алексеева, Т.Г. Уголовное право: альбом схем. / Т. Г. Алексеева. Хабаровск: ДВИПК ФСКН России, 2015. 45 с.
4. Брагин, А.П. Российское уголовное право / А.П. Брагин. М.: Университетская книга, 2015. 638 с.
5. Безбородов, Д.А. Актуальные проблемы уголовного права: учение о преступлении: научно-практическое пособие / ред. А. Н. Попова // Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации, СПб, 2017. 188 с.
6. Благодатин, А.Б. Уголовное право РФ / А.Б. Благодатин // Современные научные исследования и разработки. 2017. Самара, № 6 (15). С. 45-47.
7. Боровиков, В. Б. Уголовное право. Общая часть : учебник для прикладного бакалавриата / В. Б. Боровиков, А. А. Смердов // ; под ред. В. Б. Боровикова. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2017. 517 с.
8. Боровиков, В. Б. Уголовное право. Особенная часть : учебник для прикладного бакалавриата / В. Б. Боровиков, А. А. Смердов // под ред. В. Б. Боровикова. 3-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2016. 236 с.
9. Гаврилов, Б.Я. Современная уголовная политика России: цифры и факты /Б.Я. Гаврилов. М.: Проспект, Москва, 2017. 157 с.

10. Дронова, Т.Н. Уголовное право / Т.Н. Дронова // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2017. Москва, № 15-2. С. 20-22.
11. Зацепин, А. М. Уголовное право России / А. М. Зацепин. - М.: Юрлитинформ, СПб, 2014. 168с.
12. Зыков, Д.А. Уголовное право / Д.А. Зыков //Вестник Владимирского юридического института. 2018.Владимир, № 1 (46). С. 97-103.
13. Дронова, Т.Н. Уголовное право / Т.Н. Дронова // Актуальные проблемы борьбы с преступлениями и иными правонарушениями. 2017. Самара, № 15-2. С. 20-22.
14. Жалинский, А. Э. Уголовное право в ожидании перемен / А. Э. Жалинский. М.: Проспект, Москва, 2017. 222 с.
15. Жукова, К.А. Стадии совершения преступления / К.А. Жукова // В сборнике: Концепции фундаментальных и прикладных научных исследований сборник статей международной научно-практической конференции: в 4 частях. Уфа, 2017. С. 58-59.
16. Жукова, К.А. Стадии совершения преступления / К.А. Жукова // В сборнике: Концепции фундаментальных и прикладных научных исследований сборник статей международной научно-практической конференции: в 4 частях. 2017. Уфа, С. 58-59.
17. Иванчин, А.В Уголовное право / А.В. Иванчин // Вестник Ярославского государственного университета им. П.Г. Демидова. Серия Гуманитарные науки. 2017. Уфа, № 4 (42). С. 46-51.
18. Иванов, Н. Г. Уголовное право. Особенная часть : в 2 т.: учебник для академического бакалавриата / И. Г. Иванов 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2017. 239 с.
19. Ильин А.Р. Преступность и правопорядок в России. Статистический аспект. Москва. М: Юрайт, 2018. С.26.

20. Козаченко, И. Я. Уголовное право. Особенная часть : учебник для академического бакалавриата : в 2 т. Т. 1 / И. Я. Козаченко, Г. П. Новоселов. 2-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2017. 458 с.
21. Козаченко, И. Я. Уголовное право. Особенная часть : учебник для академического бакалавриата : в 2 т. Т. 2 / И. Я. Козаченко, Г. П. Новоселов. 2-е изд. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2017. 651 с.
22. Лебедев, В. М. Комментарий к Уголовному кодексу РФ : в 2 т. / В. М. Лебедев, В. А. Давыдов ; отв. ред. В. М. Лебедев. 14-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2017. 367 с.
23. Лебедев, В. М. Судебная практика к Уголовному кодексу Российской Федерации: науч.-практ. пособие / В. М. Лебедев, В. А. Давыдов, И. Н. Иванова ; отв. ред. В. М. Лебедев. 7-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2017. 468 с.
24. Некрасов, В.Н. Современное уголовное право в схемах и ответах / В.Н. Некрасов // Актуальные проблемы уголовного права на современном этапе (вопросы дифференциации ответственности и законодательной техники). 2015. Самара, № 4 (4). С. 65-70.
25. Николаев, К.Д. Уголовное право Российской Федерации / К.Д. Николаев // Современные научные исследования и разработки. СПб, 2015. № 4. С. 14-19.
26. Новоселов, Г.П. Алгоритм уголовно – правовой квалификации преступления / Г.П. Новоселов // В сборнике: Общество и преступность: уголовно-правовые, пенитенциарные и криминологические аспекты сборник научных статей участников II Всероссийской научно-практической конференции. Вятский государственный университет. Ижевск, 2017. С. 46-50.
27. Полиховская, А.В. Проблема разграничения понятий «стадии преступления» и «неоконченное преступное деяние»: историческое осмысление и новый подход к пониманию / А.В. Полиховская // В сборнике: Научное сообщество студентов Сборник материалов IX Международной

студенческой научно-практической конференции. ООО «Центр научного сотрудничества «Интерактив плюс». Москва, 2016. С. 316-319.

28. Полиховская, А.В. Уголовное право / А.В. Полиховская // Научный диалог: вопросы гуманитарных исследований Чебоксары: ЦНС «Интерактив плюс». Москва, 2016. С. 114-116

29. Пикуров, Н. И. Комментарий к судебной практике квалификации преступлений на примере норм с бланкетными диспозициями / Н. И. Пикуров. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2017. 411 с.

30. Подройкина, И. А. Уголовное право : учебник для академического бакалавриата. Т. 2. Особенная часть / И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько ; отв. ред. И. А. Подройкина, Е. В. Серегина, С. И. Улезько. 3-е изд., перераб. и доп. М. : Издательство Юрайт, Москва, 2017. 367 с.

31. Коробеева, А.И. Полный курс уголовного права : в 5 т. / А. И. Коробеева. СПб.: Юрид. центр Пресс. Москва, 2018. 412 с.

32. Рамазанов, А.В. Уголовный процесс / А.В. Рамазанов // Инновационное развитие. Самара, 2017. № 1 (6). С. 63-65.

33. Решетников, А.Ю. Уголовное право / А.Ю. Решетников // Актуальные проблемы российского права. Ульяновск, 2017. № 8. С. 122-132.

34. Саатова, Б. А. Соучастие в преступлении / Б.А. Саатова // Молодой ученый. Ульяновск, 2018. №16. С. 238-240.

35. Синяева, М.И. Уголовное право / М.И. Синяева // В сборнике: Уголовное право в эволюционирующем обществе: проблемы и перспективы Сборник научных статей V Международной заочной научно-практической конференции. Москва, 2014. С. 72-77.

36. Сиянова, П.В. Уголовное право / П.В. Сиянова // Вестник современных исследований. Москва, 2017. № 3 (6). С. 211-213.

37. Солдаткина, Р. Н. Уголовное право / Р.Н. Солдаткина // Бюллетень науки и практики. Электрон.журн. Москва, 2017. №9 (22). С. 159-162.

38. Смирнов, А.В., Калиновский К.Б. Уголовный процесс: учебник / Под общ.ред. А.В. Смирнова. 4-е изд., перераб. и доп. / А.В. Смирнов, К.Б. Калиновский. М.: КНОРУС, Москва, 2018. 704 с.

39. Сверчков, В. В. Курс уголовного права. Общая часть: в 2 книгах: учебник для бакалавриата и магистратуры / В. В. Сверчков; под ред. В. Т. Томина. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2016. 361 с.

40. Сверчков, В. В. Уголовное право. Общая и Особенная части : учебник для академического бакалавриата / В. В. Сверчков. 5-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2017. 511 с.

41. Сверчков, В. В. Уголовное право. Особенная часть : учеб. пособие для вузов / В. В. Сверчков. 9-е изд., перераб. и доп. М.: Издательство Юрайт, Москва, 2016. 321 с.

РАЗДЕЛ III ПОСТАНОВЛЕНИЕ ВЫСШИХ СУДЕБНЫХ ИНСТАНЦИЙ И МАТЕРИАЛЫ ЮРИДИЧЕСКОЙ ПРАКТИКИ

1. Постановление Пленума Верховного Суда "О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения" от 09.12.2008 N 25 (ред. от 24.05.2016) // Российская Газета. 2008. 28 декабря. №265

2. Постановление Пленума Верховного Суда РФ. «О некоторых вопросах применения судами законодательства об ответственности за преступления против собственности» от 24.04.1995 г. № 5// Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1997. № 1.

РАЗДЕЛ IV ДИССЕРТАЦИИ И АВТОРЕФЕРАТЫ ДИССЕРТАЦИЙ НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ

1. Александров, А.И. Уголовно-процессуальная политика в России (теоретический и историко-правовой анализ): Автореф. дис. ... д-ра юрид. Наук / А.И. Александров. М., 1999. 41 с.
2. Аруев, К.Б. Криминологическая характеристика личности граждан, совершивших автотранспортные преступления, и вопросы профилактики данного вида преступлений: Дис. ... канд. юрид. Наук/ К.Б. Аруев. М., 2007.
3. Бибииков, А.А. Противодействие расследованию преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, и криминалистические методы его преодоления: Автореф. дис. ... канд. юрид. Наук / А.А. Бибииков. М., 2005. 43 с.
4. Бондарчик, О.Н. Преступные нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и их предупреждение: криминологический и уголовно-правовой аспекты: Дис. ... канд. юрид. Наук/ О.Н. Бондарчик. М., 2005.
5. Габдрахманов, А.Ш. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта: уголовно-правовые и криминологические аспекты: Дис. ... канд. юрид. Наук/ А.Ш. Габдрахманов. М., 2007.
6. Исаев, Н.Ю. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: Автореф. дис. ... канд. юрид. Наук/ Н.Ю. Исаев. М., 2009. 35 с.
7. Неверов, В.И. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: уголовно-правовое и криминологическое исследование: Дис. ... канд. юрид. Наук/ В.И. Неверов. М., 2007.
8. Сорокун, Н.С. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством: криминологические аспекты противодействия: Дис. ... канд. юрид. наук / Н.С. Сорокун. М., 2009.