https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ (ФИЛИАЛ)
УНИВЕРСИТЕТА ПРОКУРАТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

# ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

## Учебное пособие

**Санкт-Петербург
2023**

Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ЮРИДИЧЕСКИЙ ИНСТИТУТ (ФИЛИАЛ)
УНИВЕРСИТЕТА ПРОКУРАТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

# ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Учебное пособие

*Под общей редакцией*
*доктора юридических наук, профессора А. Н. ПОПОВА*

Санкт-Петербург
2023

Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

УДК 343.3/.7(075)
ББК 67.408я73
П73

***А в т о р ы***

Д. А. БЕЗБОРОДОВ, канд. юрид. наук, доцент; А. В. ЗАРУБИН, канд. юрид. наук, доцент; Р. М. КРАВЧЕНКО, канд. юрид. наук; Д. Ю. КРАЕВ, канд. юрид. наук, доцент; Ю. В. МОРОЗОВА, канд. юрид. наук; А. Н. ПОПОВ, д-р юрид. наук, профессор; П. В. ФЕДЫШИНА, старший преподаватель; Е. В. ХРОМОВ, заместитель прокурора Ленинского района г. Иваново прокуратуры Ивановской области, доцент Ивановского филиала ФГБОУ ВО РЭУ им. Г. В. Плеханова, кандидат юридических наук, кандидат технических наук; Р. Д. ШАРАПОВ, д-р юрид. наук, профессор; А. В. ЯВОРСКИЙ, старший преподаватель.

***Под общей редакцией доктора юридических наук, профессора А. Н. ПОПОВА***

***Р е ц е н з е н т ы***

*Е. А. БЕЛОУСОВ, заведующий кафедрой уголовно-правовых дисциплин Санкт-Петербургского имени В. Б. Бобкова филиала Российской таможенной академии, кандидат юридических наук, доцент.*

*И. А. ПОДТЫННИКОВ, помощник Санкт-Петербургского транспортного прокурора.*

П73 **Преступления** против безопасности движения или эксплуатации транспорта : учебное пособие / Д. А. Безбородов, А. В. Зарубин, Р. М. Кравченко [и др.] ; под ред. А. Н. Попова. — Санкт-Петербург : Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, 2023. — 47, [1] с.

ISBN 978-5-6050039-1-5

В учебном пособии дана уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений, рассмотрены вопросы, касающиеся квалификации преступлений против безопасности движения или эксплуатации транспорта.

Предназначено для обучающихся по программам высшего образования по укрупненной группе специальностей и направлений подготовки 40.00.00 Юриспруденция, а также профессиональной переподготовки и повышения квалификации работников органов прокуратуры.

УДК 343.3/.7(075)
ББК 67.408я73

ISBN 978-5-6050039-1-5

© Санкт-Петербургский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, 2023

Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

**ОГЛАВЛЕНИЕ**

1. Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263 УК РФ)..... 4
2. Нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ) ..... 9
3. Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ)..... 12
4. Управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.1 УК РФ)..... 20
5. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами (ст. 264.2 УК РФ)..... 25
6. Управление транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость (ст. 264.3 УК РФ)..... 28
7. Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ)..... 29
8. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ)..... 31
9. Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств (ст. 267.1 УК РФ)..... 36
10. Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ)..... 38
11. Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ)..... 40
12. Нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ)..... 41
13. Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ)..... 44
14. *ЛИТЕРАТУРА*..... 46



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

# 1. НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО, ВОЗДУШНОГО, МОРСКОГО И ВНУТРЕННЕГО ВОДНОГО ТРАНСПОРТА И МЕТРОПОЛИТЕНА (ст. 263 УК РФ)

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 263 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств [примеч. 1] |
| **Предмет** | Железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт и метрополитен<br><br>*Железнодорожный транспорт* — совокупность рельсовых транспортных средств (за исключением трамвая), железных дорог, подъездных путей и метрополитена (локомотивы, электровозы, железные дороги, железнодорожные станции, депо, узкоколейные железные дороги, а также подъездные пути, предназначенные для обслуживания отдельных предприятий или организаций, которые связаны с общей сетью железных дорог непрерывной рельсовой колеей)<br><br>*Пришахтные, внутрицеховые транспортные средства*, осуществляющие производственные функции, к железнодорожному транспорту *не относятся*. Происшествия на них вызваны не нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а нарушением правил охраны труда или производства определенных работ и квалифицируются по ст. 143 УК РФ или по соответствующим статьям, предусматривающим ответственность за преступления против жизни или здоровья<br><br>*Воздушный транспорт* — это совокупность судов гражданской авиации и иных средств гражданского воздухоплавания.<br>Воздушным судном признается летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, отличного от взаимодействия с воздухом, отраженным от поверхности земли или воды. К ним относятся самолеты, вертолеты, дирижабли, планеры, аэростаты и др.<br>К воздушному транспорту следует отнести также систему обеспечения воздушных перевозок, аэродромы, средства сигнализации, связи<br><br>*Военные летательные аппараты* предметом данного преступления *не являются.*<br>Нарушение правил движения и эксплуатации военных летательных аппаратов квалифицируется по ст. 351 УК РФ<br><br>К *морскому и внутреннему водному транспорту* относятся все самоходные суда независимо от их принадлежности, обеспечивающие перевозку людей и грузов, подлежащие регистрации в бассейновых судовых инспекциях или морских торговых портах.<br>К нему причисляются также маломерные морские и речные суда (катера, моторные лодки) и системы, обеспечивающие водные перевозки (порты, средства сигнализации и связи)<br><br>*Метрополитен* — рельсовый вид общественного транспорта на электрической тяге, трассы которого проложены зачастую под землей |
| **Объективная сторона** | Характеризуется:<br><br>*альтернативными деяниями* в виде*:*<br>*нарушения правил безопасности движения* или *эксплуатации* железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена;<br>*отказа от исполнения обязанностей,* связанных с соблюдением указанных правил; |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | *альтернативными последствиями* в виде*:*<br><br>причинения *тяжкого вреда здоровью* человека или<br>причинения *крупного ущерба;*<br>наличием *причинной связи* между деянием и наступлением последствий<br><br>Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации может осуществляться в форме как *действия,* так и *бездействия*<br><br>Норма носит *бланкетный* характер. Лицу, привлеченному к уголовной ответственности, должно быть вменено нарушение конкретных правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, за исключением случаев, предусмотренных ст. 271.1 УК РФ<br><br>В случае совершения преступления путем бездействия ответственность наступает только тогда, когда на лице лежала обязанность совершить определенные действия и у него имелась реальная возможность их совершения<br><br>Деяние может состоять в нарушении правил безопасности как движения, так и эксплуатации транспортных средств<br><br>*Нарушение правил безопасности движения* означает невыполнение или ненадлежащее выполнение какого-либо правила, обеспечивающего безопасность движения конкретного вида транспорта, например проезд на запрещающий сигнал светофора, несоблюдение установленного правилами расстояния при маневрировании судов и т. п.<br><br>*Нарушением правил безопасности эксплуатации* транспорта является нарушение правил безопасности эксплуатации как самого транспортного средства, так и тех систем и агрегатов, которые обеспечивают безаварийное функционирование железнодорожного, водного и воздушного транспорта<br><br>*Нарушение иных правил технической эксплуатации транспорта, не связанных с его движением*, не относится к транспортным преступлениям<br><br>*Отказ от исполнения обязанностей* может осуществляться в форме *бездействия*<br><br>Понятие *тяжкого вреда здоровью человека* раскрывается в ст. 111 УК РФ<br><br>*Крупным ущербом* признается ущерб, сумма которого превышает 1 млн р. |
| **Субъект** | *Специальный* — лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта<br><br>Субъектом этого преступления могут являться как лица, управляющие транспортными средствами (машинисты, капитаны кораблей, пилоты), так и лица, обеспечивающие безопасную эксплуатацию транспортных средств (диспетчер, лоцман и т. д.)<br><br>Ответственность по ст. 263 УК РФ возможна как в случае, если нарушение правил безопасности движения и эксплуатации допустило лицо, зачисленное на работу в систему железнодорожного, воздушного или водного транспорта, и нарушение допущено во время выполнения им своих служебных обязанностей, так и при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации указанных видов транспорта лицом, не работающим на этих видах транспорта |
| **Субъективная сторона** | Характеризуется *неосторожной виной* в виде *легкомыслия* или *небрежности* |
| **Момент окончания преступления** | Состав преступления *материальный* — преступление признается оконченным с момента наступления по неосторожности *тяжкого вреда здоровью человека* либо *крупного ущерба* |

*Примечания:*

1. Правовые основы обеспечения безопасности и функционирования транспорта закреплены в Федеральных законах от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ (ред. от 14 апреля 2023 г.) «О безопасности дорожного движения»,



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ (ред. от 13 июня 2023 г.) «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», Воздушном кодексе Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ (ред. от 4 августа 2023 г.), Водном кодексе Российской Федерации от 3 июня 2006 г. № 74-ФЗ (ред. от 4 августа 2023 г.) и в других законодательных актах.

2. Действия лица, совершившего нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, что повлекло по неосторожности смерть трех человек, квалифицированы по ч. 3 ст. 263 УК РФ (Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 23 сентября 2009 г. № 86-О09-22. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ч. 1.1 ст. 263 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств |
| **Предмет** | Легкое (сверхлегкое) воздушное судно, маломерные суда |
| **Объективная сторона** | Характеризуется:<br>*альтернативными деяниями* в виде:<br>*нарушения правил безопасности движения* или *эксплуатации* воздушного, морского и внутреннего водного транспорта;<br>*альтернативными последствиями* в виде:<br>причинения *тяжкого вреда здоровью* человека или<br>причинения *крупного ущерба*;<br>наличием *причинной связи* между деянием и наступлением последствий<br>Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации может осуществляться в форме как *действия,* так и *бездействия*<br>Норма носит *бланкетный* характер. Лицу, привлеченному к уголовной ответственности, должно быть вменено нарушение конкретных правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, за исключением случаев, предусмотренных ст. 271.1 УК РФ<br>В случае совершения преступления путем бездействия ответственность наступает, только если на лице лежала обязанность совершить определенные действия и у него имелась реальная возможность их совершения<br>Деяние может состоять в нарушении правил безопасности как движения, так и эксплуатации транспортных средств<br>Понятие *тяжкого вреда здоровью человека* раскрывается в ст. 111 УК РФ<br>*Крупным ущербом* признается ущерб, сумма которого превышает 1 млн р. |
| **Субъект** | *Специальный* — лицо, управляющее легким (сверхлегким) воздушным судном или маломерным судном |
| **Субъективная сторона** | Характеризуется *неосторожной виной* в виде *легкомыслия* или *небрежности* |
| **Момент окончания преступления** | Состав преступления *материальный* — преступление признается оконченным с момента наступления по неосторожности *тяжкого вреда здоровью человека* либо *крупного ущерба* |

| **Квалифицирующие признаки преступлений, предусмотренных ст. 263 УК РФ** | |
|---|---|
| **Совершение деяний, предусмотренных чч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекших по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека** *(ч. 1.2 ст. 263 УК РФ)* | Лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации [примеч. 1; 2] |
| **Совершение деяний, предусмотренных чч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, повлекших по неосторожности смерть человека** *(ч. 2 ст. 263 УК РФ)* | При квалификации действий по ч. 2 ст. 263 УК РФ необходимо установление причинно-следственной связи между деянием и наступившими общественно опасными последствиями, которая часто носит сложный, комплексный характер |
| **Совершение деяний, предусмотренных чч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекших по неосторожности смерть человека** *(ч. 2.1 ст. 263 УК РФ)* | Лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации [примеч. 3] |
| **Совершение деяний, предусмотренных чч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, повлекших по неосторожности смерть двух или более лиц** *(ч. 3 ст. 263 УК РФ)* | При квалификации действий по ч. 3 ст. 263 УК РФ необходимо установление причинно-следственной связи между деяниями и наступившими общественно опасными последствиями в виде причинения смерти двум и более лицам [примеч. 4] |
| **Совершение деяний, предусмотренных чч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, лицом, находящимся в состоянии опьянения, повлекших по неосторожности смерть двух или более лиц** *(ч. 4 ст. 263 УК РФ)* | Лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

*Примечания:*

1. Правила освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения : утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 октября 2022 г. № 1882. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) : утв. Приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н : текст с изм. и доп. на 25 марта 2019 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Приговором Красногорского городского суда Московской области ФИО 4 осужден по ч. 2 ст. 263 УК РФ. Из обвинения был исключен квалифицирующий признак «совершение преступления в состоянии опьянения».

Суд исходил из следующего. Согласно п. 31 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 22 декабря 2015 г. № 58 (ред. от 18 декабря 2018 г.) «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» судам следует иметь в виду, что при совершении преступлений, предусмотренных чч. 2, 4, 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ, состояние опьянения устанавливается в соответствие с примечанием 2 к ст. 264 УК РФ. В остальных случаях состояние опьянения лица может быть подтверждено как медицинскими документами, так и показаниями подсудимого, потерпевшего или иными доказательствами.

Между тем согласно справке химико-токсикологической лаборатории ГБУЗ «МНПЦ наркологии ДЗМ», при исследовании мочи от ФИО4 наркотических, психотропных и иных вызывающих опьянение веществ не обнаружено. Согласно заключению эксперта № от ДД.ММ.ГГГГ, высказаться о возможности нахождения ФИО4 в состоянии «алкогольного опьянения на ДД.ММ.ГГГГ в момент совершения инкриминируемого ему деяния» и возможности приема «после 21 часа 45 минут ДД.ММ.ГГГГ алкогольных напитков» не представляется возможным. Вместе с тем следует указать, что полученные ДД.ММ.ГГГГ и ДД.ММ.ГГГГ результаты исследований не могут однозначно исключать возможность нахождения ФИО4 в состоянии алкогольного опьянения ДД.ММ.ГГГГ.

Таким образом из материалов дела следует, что факт употребления ФИО4 вызывающих алкогольное опьянения веществ не установлен (Приговор Красногорского городского суда Московской области от 14 марта 2022 г. по делу № 1-7/2022 (1-373/2021). Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

4. Органами предварительного следствия С. обвинялся в том, что, являясь лицом, в силу выполняемой работы и занимаемой должности обязанным соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации речного транспорта, нарушил эти правила, что по неосторожности повлекло смерть трех лиц.

Прапорщик милиции С. приказом и. о. начальника Управления милиции по охране рыбных запасов (УМОРЗ) был назначен на должность младшего оперуполномоченного отдела быстрого реагирования по борьбе с браконьерством, ему было выдано удостоверение на право управления маломерным судном и за ним закреплено маломерное судно — байда. Он нес персональную ответственность за эксплуатацию, ремонт и содержание в исправном состоянии закрепленного за ним транспортного средства.

23 октября 2002 г. около 20 ч 20 мин С., являясь лицом, обязанным соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации речного транспорта, в условиях ограниченной менее 0,5 км видимости, управляя скоростным маломерным судном — байдой, находящимся в технически неисправном состоянии, не имевшим документов речного регистра Российской Федерации, в неводоизмещающем положении, с превышенной скоростью 43,2 км/час, исключающей возможность предпринять надлежащие и эффективные действия для обеспечения безопасного плавания, следовал вверх по главному судовому ходу <...>. На судне также находились работники милиции Ч. и Н.

В это время из <...> жилки, с поворотом вниз по течению, не уступая движения байде, в неводоизмещающем положении вышел патрульно-глиссирующий катер под управлением инспектора <...> районной инспекции рыбоохраны Т. Там же находились инспекторы государственной речной судоходной инспекции К. и Г.

Вследствие нарушения Правил плавания по внутренним водным путям, допущенного С., произошло столкновение байды с катером, в результате которого находившиеся в катере Т., К. и Г. получили телесные повреждения, от которых скончались на месте столкновения.

Оправдывая С., суд указал, что вывод органов следствия о том, что от неправомерных действий судоводителя С. наступила смерть трех человек, является лишь предположением, в связи с чем постановление обвинительного приговора в отношении С. исключается (Определение Верховного Суда Российской Федерации от 17 октября 2007 г. по делу № 25-007-33. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

# 2. НАРУШЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ (ст. 263.1 УК РФ)

| **Признаки составов преступлений, предусмотренных ст. 263.1 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, объектов транспортной инфраструктуры<br><br>*Дополнительный* — общественные отношения, охраняющие собственность, здоровье и жизнь человека<br><br>*Транспортная безопасность* — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства [примеч.1, п. 10 ст. 1] |
| **Предмет** | *Транспортная инфраструктура* — пути сообщения, системы связи, управления движением, аэропорты, железнодорожные вокзалы и станции, морские и речные вокзалы, станции метрополитена<br><br>*Объекты транспортной инфраструктуры* — технологический комплекс, включающий в себя:<br>а) железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции;<br>б) объекты инфраструктуры внеуличного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации;<br>в) тоннели, эстакады, мосты;<br>г) морские терминалы, акватории морских портов;<br>д) порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности, судоходные гидротехнические сооружения;<br>е) расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения, в том числе гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, за исключением подводных сооружений (включая скважины);<br>ж) аэродромы и аэропорты;<br>з) определяемые Правительством Российской Федерации участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение, и (или) грузов повышенной опасности;<br>и) здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, его функционирование, используемые федеральными органами исполнительной власти в области транспорта, их территориальными органами и подведомственными организациями, а также объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта, определяемые федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел [примеч., п. 5, ст. 1]<br>*Транспортные средства* — устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами [примеч.1, п. 11 ст.1]<br>*Гражданские транспортные средства* — предназначены для перевозки пассажиров и разного рода грузов<br><br>Характеристика предмета может конкретизироваться в нормативных правовых актах. Например, согласно постановлению Правительства Российской Федерации от 23 мая 2017 г. № 1157 «О воздушных судах авиации общего назначения, относимых к транспортным средствам в соответствии с Федеральным законом “О транспортной безопасности”» в понятие «транспортные средства» включаются:<br>вертолеты с максимальной взлетной массой 3 100 кг и более;<br>иные воздушные суда с максимальной взлетной массой 3 100 кг и более |
| **Объективная сторона** | Преступление может быть совершено как путем *действия*, так и путем *бездействия*<br><br>При совершении преступления путем бездействия необходимо установить не только неисполнение виновным соответствующих норм транспортной безопасности, но и наличие у него реальной возможности выполнения требований транспортной безопасности в сложившейся обстановке [примеч. 2, с. 318]<br><br>Диспозиция *бланкетная*, в связи с чем при квалификации содеянного требуется обращение к правилам, регулирующим деятельность соответствующих видов транспорта. Если отсутствует нарушение какой-либо специальной нормы указанных правил, то в деянии отсутствуют признаки состава преступления.<br>Требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности, предусмотренные ст. 7 Федерального закона «О транспортной безопасности», для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры, для объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, устанавливаются Правительством Российской Федерации [примеч. 1, ст. 8]<br><br>*Неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности* — несовершение, неполное (недостаточное) совершение предписанных действий либо совершение действий, запрещенных нормативными правовыми актами в сфере транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (ч. 1 ст. 263.1 УК РФ)<br><br>*Неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности* — это непринятие необходимых мер по недопущению несовершения, неполного (недостаточного) совершения предписанных действий либо совершения действий, запрещенных нормативными правовыми актами в целях обеспечения состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (ч. 2 ст. 263.1 УК РФ)<br><br>*Крупным ущербом* признается ущерб, сумма которого превышает 1 млн р. |
| **Субъект** | *Специальный* — лицо, на которое в установленном порядке возложены обязанности по соблюдению либо по обеспечению соблюдения требований транспортной безопасности, т. е. ответственное за обеспечение транспортной безопасности<br><br>Лица, ответственные за соблюдение правил транспортной безопасности:<br>а) лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (работники, занимающие должность на объекте транспортной инфраструктуры и ответственные за обеспечение транспортной безопасности); |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | б) лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности транспортного средства (лица, занимающие должность на транспортном средстве и ответственные за обеспечение транспортной безопасности) [примеч. 3, с. 115—116], собственник объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств или лицо, использующее их на ином законном основании, а также лицо, принявшее на себя обязанность доставить пассажира, вверенный отправителем груз, багаж, грузобагаж из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж управомоченному на его получение лицу (получателю) |
| **Субъективная сторона** | Преступление совершается по *неосторожности:* отношение виновного к наступившим последствиям состоит в *легкомыслии* или *небрежности*, преступление в целом является неосторожным. |
| **Момент окончания преступления** | Составы преступлений *материальные* — преступления признаются оконченными с момента *наступления по неосторожности указанных в статье последствий,* состоящих в причинной связи с деянием |

*Примечания:*

1. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля № 16-ФЗ : текст с изм. и доп. на 24 июля 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Уголовное право России. Особенная часть. В 2 т. Т. 2. Учебник для вузов / П. В. Агапов, Т. А. Диканова, Э. Н. Жевлаков [и др.] ; под ред. О. С. Капинус. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2022. 639, [1] с. (Высшее образование).

3. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений : науч.-практ. пособие. М., 165, [1] с.

| **Квалифицирующие признаки преступлений, предусмотренных ст. 263.1 УК РФ** |
|---|
| Деяния, предусмотренные ч. 1 или ч. 2 ст. 263.1 УК РФ:<br><br>совершенные группой лиц по предварительному сговору *(ч. 3 ст. 263.1 УК РФ);*<br><br>повлекшие по неосторожности смерть человека *(ч. 3 ст. 263.1 УК РФ);*<br><br>совершенные организованной группой *(ч. 4 ст. 263.1 УК РФ);*<br><br>повлекшие по неосторожности смерть двух и более лиц *(ч. 4 ст. 263.1 УК РФ)* |

| **Некоторые вопросы квалификации преступлений, предусмотренных ст. 263.1 УК РФ** | |
|---|---|
| **Отсутствие последствий, предусмотренных ст. 263.1 УК РФ** | При отсутствии последствий, предусмотренных ст. 263.1 УК РФ, в деянии усматриваются признаки правонарушения, предусмотренного ст.11.15.1 КоАП РФ:<br>1) неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности либо неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности, совершенные по неосторожности, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния;<br>2) повторное совершение административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 настоящей статьи;<br>3) действие (бездействие), предусмотренное ч.1 настоящей статьи, совершенное умышленно |
| **Разграничение с преступлением, предусмотренным ст. 267 УК РФ** | Разграничение проводится по признаку субъекта преступления, непосредственно причиняющего последствия, предусмотренные ст. 263.1 УК РФ (специальный субъект) или ч. 4 ст. 267 УК РФ (общий субъект) |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

# 3. НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ст. 264 УК РФ)

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной непосредственный* — общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств<br><br>*Дополнительный* — жизнь и здоровье человека<br><br>*Дорожное движение* — это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог [примеч. 1, п. 1.2]<br><br>*Безопасность дорожного движения* — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [примеч. 2, ст. 2] |
| **Предмет** | *Транспортное средство* — устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем [примеч. 1, п. 1.2]<br><br>*Механическое транспортное средство* — транспортное средство, приводимое в движение двигателем (термин распространяется также на любые тракторы и самоходные машины; термин не распространяется на велосипеды и средства индивидуальной мобильности (средство индивидуальной мобильности — это транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства) [примеч. 1, п. 1.2]<br><br>В диспозиции ст. 264 УК РФ закреплено, что к механическим транспортным средствам, которыми управляют виновные лица, относятся автомобили, трамваи либо другие механические транспортные средства.<br>Согласно примечанию 1 к ст. 264 УК РФ, под другими механическими транспортными средствами в настоящей статье и ст. 264.1 и 264.3 УК РФ понимаются трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины, а также транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право.<br>Законодателем установлены десять категорий (A—M) и шесть входящих в них подкатегорий (A1—D1E) транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право [примеч. 2, ст. 25].<br>Лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к указанным механическим транспортным средствам (например, велосипедами), и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по чч. 1, 2, 3 ст. 268 УК РФ [примеч. 3, п. 2].<br>Боевые, специальные или транспортные машины (танки, БТР, БМП и т. д.) являются предметом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ (глава 33 «Преступления против военной службы») |
| **Объективная сторона** | *Деяние* (действия или бездействие) — *нарушение правил дорожного движения* (например, превышение скорости, выезд на полосу встречного движения, проезд на запрещающий сигнал светофора) или *эксплуатации транспортных средств* (в частности, эксплуатация транспортного средства с неработающей тормозной системой)<br><br>Совершая преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, виновный может нарушить правила дорожного движения или только правила эксплуатации транспортных средств либо правила дорожного движения и правила эксплуата- |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | ции транспортных средств одновременно.<br>Действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия не в результате нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, а при ремонте транспортных средств, производстве погрузочно-разгрузочных, строительных, дорожных, сельскохозяйственных и других работ, должны квалифицироваться по соответствующим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации, предусматривающим ответственность за преступления против жизни и здоровья либо за нарушение правил при производстве работ или требований охраны труда [примеч. 3, п. 4] (например, по ст. 109, 118, 143, 216, 217 УК РФ).<br>Если несчастный случай произошел в ходе работ с использованием специальных самоходных машин (трактор, экскаватор, грейдер, скрепер и т. п.) вследствие допущенных лицом, управляющим такой машиной, в том числе и во время движения транспортного средства, нарушений правил безопасности при ведении строительных или иных работ либо нарушения требований промышленной безопасности опасных производственных объектов, а не в результате нарушения им правил безопасности дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, совершенное лицом деяние надлежит квалифицировать по ст. 216 или ст. 217 УК РФ, предусматривающим ответственность за нарушение соответствующих правил [примеч. 4, п. 10]<br><br>В пункте *«б» ч. 2, п. «б» ч. 4, п. «б» ч. 6 ст. 264 УК РФ* речь идет о нарушении правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, сопряженном с оставлением места его совершения<br><br>При дорожно-транспортном происшествии водитель, причастный к нему, обязан немедленно остановить (не трогать с места) транспортное средство, включить аварийную сигнализацию и выставить знак аварийной остановки в соответствии с требованиями п. 7.2 Правил дорожного движения Российской Федерации, не перемещать предметы, имеющие отношение к происшествию. При нахождении на проезжей части водитель обязан соблюдать меры предосторожности ; если в результате дорожно-транспортного происшествия погибли или ранены люди, водитель, причастный к нему, обязан:<br>принять меры для оказания первой помощи пострадавшим, вызвать скорую медицинскую помощь и полицию;<br>в экстренных случаях отправить пострадавших на попутном, а если это невозможно, доставить на своем транспортном средстве в ближайшую медицинскую организацию, сообщить свою фамилию, регистрационный знак транспортного средства (с предъявлением документа, удостоверяющего личность, или водительского удостоверения и регистрационного документа на транспортное средство) и возвратиться к месту происшествия;<br>освободить проезжую часть, если движение других транспортных средств невозможно, предварительно зафиксировав, в том числе средствами фотосъемки или видеозаписи, положение транспортных средств по отношению друг к другу и объектам дорожной инфраструктуры, следы и предметы, относящиеся к происшествию, и принять все возможные меры к их сохранению и организации объезда места происшествия;<br>записать фамилии и адреса очевидцев и ожидать прибытия сотрудников полиции» [примеч. 1, пп. 2.5, 2.6].<br>Действия водителя транспортного средства, поставившего потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия в опасное для жизни или здоровья состояние и в нарушение требований Правил дорожного движения Российской Федерации (п. 2.6) не оказавшего ему необходимую помощь, если он имел возможность это сделать, подлежат квалификации по ст. 125 УК РФ (под заведомостью оставления без помощи лица, находящегося в опасном для жизни или здоровья состоянии, следует понимать случаи, когда водитель транспортного средства осознавал опасность для жизни или здоровья потерпевшего, который был лишен возможности самостоятельно обратиться за медицинской помощью вследствие малолетства, старости, болезни или беспомощного состояния (например, в случаях, когда водитель скрылся с места происшествия, не вызвал скорую медицинскую помощь, не доставил пострадавшего в ближайшее лечебное учреждение и т. п.) [примеч. 3, п. 19] |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | *Последствия* в виде :<br>причинения *тяжкого вреда здоровью* потерпевшего (чч. 1, 2 ст. 264 УК РФ);<br>*смерти человека* (чч. 3, 4 ст. 264 УК РФ);<br>*смерти двух или более лиц* (чч. 5, 6 ст. 264 УК РФ)<br><br>*Причинно-следственная связь* между деянием и последствиями (при этом неважна продолжительность времени, прошедшего с момента совершения *деяния* до момента наступления *последствий*)<br><br>Водитель должен вести транспортное средство со скоростью, не превышающей установленного ограничения, учитывая при этом интенсивность движения, особенности и состояние транспортного средства и груза, дорожные и метеорологические условия, в частности видимость в направлении движения. Скорость должна обеспечивать водителю возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил дорожного движения Российской Федерации. При возникновении опасности для движения, которую водитель в состоянии обнаружить, он должен принять возможные меры к снижению скорости вплоть до остановки транспортного средства [примеч.1, п. 10.1]<br><br>Уголовная ответственность за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств; судам следует указывать в приговоре, нарушение каких конкретно пунктов Правил дорожного движения Российской Федерации или правил эксплуатации транспортного средства повлекло наступление последствий, указанных в ст. 264 УК РФ, и в чем конкретно выразилось это нарушение; при исследовании причин создавшейся аварийной обстановки необходимо установить, какие пункты Правил дорожного движения Российской Федерации или правил эксплуатации транспортных средств нарушены и какие нарушения находятся в причинной связи с наступившими последствиями, предусмотренными ст. 264 УК РФ; решая вопрос о виновности либо невиновности водителя в совершении дорожно-транспортного происшествия вследствие превышения скорости движения транспортного средства, следует исходить из требований п. 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации. Уголовная ответственность по ст. 264 УК РФ наступает, если у водителя имелась техническая возможность избежать дорожно-транспортного происшествия и между его действиями и наступившими последствиями установлена причинная связь; при решении вопроса о технической возможности предотвращения дорожно-транспортного происшествия следует исходить из того, что момент возникновения опасности для движения определяется в каждом конкретном случае с учетом дорожной обстановки, предшествующей дорожно-транспортному происшествию; опасность для движения следует считать возникшей в тот момент, когда водитель имел объективную возможность ее обнаружить; при анализе доказательств наличия либо отсутствия у водителя технической возможности предотвратить дорожно-транспортное происшествие в условиях темного времени суток или недостаточной видимости следует исходить из того, что водитель в соответствии с п. 10.1 Правил дорожного движения Российской Федерации должен выбрать скорость движения, обеспечивающую ему возможность постоянного контроля за движением транспортного средства для выполнения требований Правил [примеч. 3, пп. 1, 3, 5, 6, 7] |
| **Субъект** | *Общий* — ч. 1, п. «б» ч. 2, ч. 3, п. «б» ч. 4, ч. 5 и п. «б» ч. 6 ст. 264 УК РФ<br>Любое физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем [примеч. 5].<br>Им признается не только водитель, сдавший экзамены на право управления указанным видом транспортного средства и получивший соответствующее удостоверение, но и любое другое лицо, управлявшее транспортным средством, в том числе лицо, у которого указанный документ был изъят в установленном законом |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | порядке за ранее допущенное нарушение пунктов Правил дорожного движения Российской Федерации, лицо, не имевшее либо лишенное права управления соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением [примеч. 3, п. 2].<br>Не достигшие возраста 16 лет лица (например, 15-летние подростки), управлявшие механическими транспортными средствами и допустившие нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации или правил эксплуатации транспортных средств, что повлекло причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью или смерть потерпевшего (нескольких лиц), уголовной ответственности не подлежат, так как и по ст. 109, и по ст. 118, и по ст. 264 УК РФ она наступает только с 16 лет (ст. 20 УК РФ)<br><br>*Специальный* — п. «в» ч. 2, п. «в» ч. 4 и п. «в» ч. 6 ст. 264 УК РФ<br>Лицо, не имеющее или лишенное права управления транспортными средствами<br><br>*Специальный* — п. «а» ч. 2, п. «а» ч. 4 и п. «а» ч. 6 ст. 264 УК РФ<br>Лицо находящееся в момент управления механическим транспортным средством в состоянии опьянения.<br>Водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или иного), под воздействием лекарственных препаратов, ухудшающих реакцию и внимание, в болезненном или утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения, и он обязан по требованию должностных лиц, уполномоченных на осуществление федерального государственного надзора в области безопасности дорожного движения, проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения. Водитель транспортного средства Вооруженных Сил Российской Федерации, Федеральной службы войск национальной гвардии Российской Федерации, инженерно-технических и дорожно-строительных воинских формирований при федеральных органах исполнительной власти, спасательных воинских формирований Министерства Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий обязан проходить освидетельствование на состояние алкогольного опьянения и медицинское освидетельствование на состояние опьянения также по требованию должностных лиц военной автомобильной инспекции» [примеч. 1, пп. 2.3.2, 2.7).<br>В примечании к ст. 264 УК РФ указано, что «для целей настоящей статьи и статей 263 и 264.1 настоящего Кодекса лицом, находящимся в состоянии опьянения, признается лицо, управляющее транспортным средством, в случае установления факта употребления этим лицом вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, установленную законодательством Российской Федерации об административных правонарушениях, или в случае наличия в организме этого лица наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ, а также лицо, управляющее транспортным средством, не выполнившее законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения в порядке и на основаниях, предусмотренных законодательством Российской Федерации».<br>В соответствии с примечанием к ст. 12.8 КоАП РФ «административная ответственность, предусмотренная настоящей статьей и частью 3 статьи 12.27 настоящего Кодекса, наступает в случае установленного факта употребления вызывающих алкогольное опьянение веществ, который определяется наличием абсолютного этилового спирта в концентрации, превышающей возможную суммарную погрешность измерений, а именно 0,16 миллиграмма на один литр выдыхаемого воздуха, или наличием абсолютного этилового спирта в концентрации 0,3 и более грамма на один литр крови, либо в случае наличия наркотических средств или психотропных веществ в организме человека».<br>По уголовным делам о преступлениях, предусмотренных чч. 2, 4 и 6 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ, факт употребления лицом, управляющим транспортным средством, веществ, вызывающих алкогольное опьянение, должен быть установлен |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | по результатам освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и (или) медицинского освидетельствования на состояние опьянения, а наличие в организме такого лица наркотических средств или психотропных веществ — по результатам химико-токсикологических исследований при медицинском освидетельствовании на состояние опьянения, проведенных в соответствии с правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации, и в порядке, установленном Министерством здравоохранения Российской Федерации, либо по результатам судебной экспертизы, проведенной в порядке, предусмотренном Уголовно-процессуальным кодексом Российской Федерации. Водитель, не выполнивший законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения (п. 2.3.2 Правил дорожного движения Российской Федерации), признается в соответствии с примечанием 2 к ст. 264 УК РФ лицом, находящимся в состоянии опьянения, если направление на медицинское освидетельствование осуществлялось в соответствии с правилами, утвержденными Правительством Российской Федерации, и отказ от медицинского освидетельствования (от любого предусмотренного вида исследования в рамках проводимого освидетельствования) зафиксирован должностным лицом, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспорта, в протоколе о направлении на медицинское освидетельствование либо уполномоченным медицинским работником в акте медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Водитель, скрывшийся с места происшествия, может быть признан совершившим преступление, предусмотренное ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ, в состоянии опьянения, если после его задержания к моменту проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения или судебной экспертизы не утрачена возможность установить факт нахождения лица в состоянии опьянения на момент управления транспортным средством. В случае отказа от прохождения медицинского освидетельствования данное лицо признается управлявшим транспортным средством в состоянии опьянения [примеч. 3, пп. 10.1—10.2]<br><br>Порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) утвержден Приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н<br><br>Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 октября 2022 г. № 1882 утверждены Правила освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения<br><br>Порядок проведения химико-токсикологических исследований при аналитической диагностике наличия в организме человека алкоголя, наркотических средств, психотропных и других токсических веществ утвержден Приказом Минздравсоцразвития России от 27 января 2006 г. № 40 |
| **Субъективная сторона** | *Неосторожность* |
| **Момент окончания преступления** | Состав преступления *материальный* — преступление признается оконченным с момента *наступления указанных в ст. 264 УК РФ последствий* |

*Примечания:*

1. Правила дорожного движения Российской Федерации : утв. Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : текст с изм. и доп. на 2 июня 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ : текст с изм. и доп. на 14 марта 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. О судебной практике по уголовным делам о нарушениях требований охраны труда, правил безопасности при ведении строительных или иных работ либо требований промышленной безопасности опасных производственных объектов : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 29 ноября 2018 г. № 41. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

5. Кунгурским городским судом Пермской области Б-ов был осужден по ч. 2 ст. 264 УК РФ и признан виновным в том, что 12 декабря 1996 г. в пос. Комсомольский Кунгурского района, не имея водительского удостоверения, при управлении автомобилем ГАЗ-53 допустил нарушение требований п. 8.12 Правил дорожного движения Российской Федерации, в результате чего причинил смертельные повреждения Б. и легкие телесные повреждения с расстройством здоровья А.

Заместитель Председателя Верховного Суда Российской Федерации в протесте поставил вопрос об изменении приговора ввиду неправильного применения уголовного закона.

Президиум Пермского областного суда 14 августа 1998 г. протест удовлетворил, указав следующее.

Как видно из показаний Б-ва, он и А. в качестве пассажиров ехали в автомобиле ГАЗ-53, управляемом водителем Б. В пос. Комсомольский Б. задним ходом подъехал к дверям кафе «Витязь» и вместе с А. вышел из кабины для разгрузки товара, а он (Б-ов) остался в кабине автомобиля. Было холодно, и он, Б-ов, находясь рядом с местом водителя, по просьбе Б. повернул ключ зажигания с целью прогреть машину, не проверив, находится рычаг переключателя скоростей в нейтральном положении или автомобиль стоит на ручном тормозе. При повороте ключа зажигания машина резко дернулась и поехала назад, прижав задней частью к стене Б. и А. За руль, как показал Б-ов, он не садился, никакого маневра или управления автомобилем не осуществлял.

Эти показания подтверждены протоколом осмотра места происшествия, актом расследования происшествия, а также показаниями потерпевшего А.

Дело в отношении Б. прекращено на основании п. 8 ст. 5 УПК РСФСР в связи с его смертью.

Таким образом, из совокупности собранных доказательств по делу следует, что Б-ов автомобилем не управлял.

Согласно ч. 2 ст. 264 УК РФ уголовной ответственности подлежит лицо, управляющее автомобилем и допустившее нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств.

Осуществляя поворот ключа в замке зажигания автомобиля, Б-ов не предвидел возможности наступления общественно опасных последствий своих действий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был предвидеть эти последствия, т. е. проявил небрежность, что повлекло причинение смерти Б. и легких телесных повреждений А.

С учетом этого действия Б-ва подлежат переквалификации с ч. 2 ст. 264 УК РФ на ч. 1 ст. 109 УК РФ (предусматривающей ответственность за причинение смерти по неосторожности), санкция которой является менее строгой, чем санкция ч. 2 ст. 264 УК РФ (Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 1999. № 5. С. 21—25).

| **Некоторые вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ** | |
|---|---|
| **Случаи, когда в результате дорожно-транспортного происшествия пострадали два и более человека** | В тех случаях, когда в результате дорожно-транспортного происшествия пострадали два и более человека, действия лица, нарушившего правила дорожного движения при управлении транспортным средством, подлежат квалификации по той части ст. 264 УК РФ, которая предусматривает более строгую ответственность за наступившие по неосторожности тяжкие последствия, поскольку в соответствии с ч. 2 ст. 17 УК РФ совокупностью преступлений признаются только те действия (бездействие), применительно к которым признаки преступлений предусмотрены двумя или более статьями Уголовного кодекса Российской Федерации. Если из-за нарушения правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства по неосторожности был одновременно причинен тяжкий вред здоровью нескольким лицам, виновное лицо несет уголовную ответственность по ч. 1 ст. 264 УК РФ [примеч. 1, п. 9] |
| **Нарушение правил дорожного движения двумя или более участниками дорожного движения** | В тех случаях, когда нарушения правил дорожного движения были допущены двумя или более участниками дорожного движения, содеянное каждым из них влечет уголовную ответственность по ст. 264 УК РФ [примеч. 2], если их действия по управлению транспортным средством находились в причинной связи с наступившими последствиями, указанными в названной статье Уголовного кодекса Российской Федерации [примеч. 1, п. 5] |
| **Обстоятельства, способствовавшие совершению преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ** | Если указанные в ст. 264 УК РФ последствия наступили не только вследствие нарушения лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, но и ввиду несоблюдения потерпевшим конкретных пунктов правил (например, переход пешеходом проезжей части с нарушением требований п. 4.3 Правил дорожного движения Российской Федерации), эти обстоятельства могут быть учтены судом как смягчающие наказание, за исключением случаев, когда водитель, виновный в совершении дорожно-транспортного происшествия, не выполнил свои обязанности по обеспечению безопасности пассажиров (п. 2.1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации). При установлении обстоятельств, способствовавших совершению преступлений, ответственность за которые предусмотрена ст. 264 УК РФ (несоответствие состояния дорог, |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | мостов, железнодорожных переездов и т. п. строительным правилам, нормам, стандартам и другим нормативным документам; нарушение требований нормативных правовых актов в области обеспечения безопасности дорожного движения при проведении на дорогах ремонтно-строительных и других работ; неисправность, неправильная установка технических средств организации дорожного движения; использование неисправных транспортных средств, прошедших государственный технический осмотр, и т. д.), следует путем вынесения частных определений (постановлений) обращать внимание соответствующих организаций и должностных лиц на обстоятельства и факты нарушения закона, требующие принятия необходимых мер для их устранения. В указанных случаях суду следует также решать вопрос о возможности учета таких обстоятельств в качестве смягчающих наказание (ст. 61 УК РФ) [примеч. 1, пп. 10, 14] |
| **Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в состоянии крайней необходимости** | При возникновении опасности лицо, управляющее механическим транспортным средством, может действовать в состоянии крайней необходимости.<br>Согласно ст. 39 УК РФ не является преступлением причинение вреда охраняемым уголовным законом интересам в состоянии крайней необходимости, т. е. для устранения опасности, непосредственно угрожающей личности и правам данного лица или иных лиц, охраняемым законом интересам общества или государства, если эта опасность не могла быть устранена иными средствами и при этом не было допущено превышения пределов крайней необходимости (ч.1); превышением пределов крайней необходимости признается причинение вреда, явно не соответствующего характеру и степени угрожавшей опасности и обстоятельствам, при которых опасность устранялась, когда указанным интересам был причинен вред равный или более значительный, чем предотвращенный, и такое превышение влечет за собой уголовную ответственность только в случаях умышленного причинения вреда (ч. 2).<br>Уголовно-правовая оценка действий водителя, вынужденного нарушить Правила дорожного движения вследствие неправомерного поведения других лиц (например, пешеход перебегал проезжую часть в неположенном месте и создал аварийную ситуацию), должна осуществляться с учетом положений ст. 35 УК РФ |
| **Умышленное использование транспортного средства в целях причинения вреда здоровью потерпевшего либо причинения ему смерти** | В тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего либо причинения ему смерти, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации о преступлениях против жизни и здоровья<br>[примеч. 1, п. 15] (например, по ст. 105, ст. 111 и др. [примеч. 3]) |
| **Отграничение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) от преступлений, предусмотренных ст. 238 УК РФ** | Если уголовная ответственность за нарушение специальных требований или правил установлена в других статьях Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации, то содеянное не должно квалифицироваться по статье 238 УК РФ независимо от того, совершены эти деяния при производстве или обороте товаров и продукции, выполнении тех или иных работ, оказании услуг. Например, нарушение лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств при оказании услуги по перевозке пассажиров, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц, следует квалифицировать по ч. 5 ст. 264 УК РФ, а не по ч. 3 ст. 238 УК РФ<br>[примеч. 4, п. 11] |
| **Отграничение нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) от преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ** | В статье 350 УК РФ установлена ответственность за нарушение правил вождения или эксплуатации только боевых, специальных или транспортных машин, оснащенных двигателями, обеспечивающими автономность передвижения, и состоящих на вооружении (учете) в Вооруженных Силах Российской Федерации, других войск, воинских (специальных) формирований и органов. К боевым машинам относятся машины, предназначенные для участия в бою, составной частью которых является вооружение (пушка, пулемет и т. п.), например танки, боевые |

| | |
|---|---|
| | машины пехоты, самоходные артиллерийские установки, ракетные установки. Кроме того, к ним относятся машины, предназначенные для буксировки средств ведения боя (артиллерийские тягачи, машины, перевозящие аппаратуру управления огнем, и т. п.). Специальные машины представляют собой самодвижущиеся технические средства, предназначенные для обеспечения ведения боевых действий, в частности инженерные машины (траншеекопатели, машины, осуществляющие перевозку понтонов для наведения переправ, и т. п.), полевые ремонтные мастерские боевой техники. Транспортными являются машины, предназначенные для перевозки личного состава, подвоза оружия, боеприпасов, военно-технического имущества, горюче-смазочных материалов, продовольствия, вещевого и иного имущества для хозяйственно-бытового обеспечения войск. Если лицо нарушит правила вождения или эксплуатации транспортной машины, не состоящей на учете в Вооруженных Силах Российской Федерации, других войск, воинских (специальных) формирований и органов, то ответственность при наличии соответствующих признаков наступает по ст. 264 УК РФ<br>[примеч. 5, п. 98] |
| **Совокупность преступлений, предусмотренных ст. 264 и 166 УК РФ** | Случаи неправомерного завладения автомобилем или иным механическим транспортным средством без цели хищения (угона) с последующим совершением преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, квалифицируются по совокупности ст. 166 и ст. 264 УК РФ. |

*Примечания:*

1. 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Приговором Октябрьского районного суда г. Омска от 1 октября 2013 г. П. и М. были осуждены по ч. 3 ст. 264 УК РФ и признаны виновными в нарушении ими, как лицами, управляющими транспортным средством, правил дорожного движения, повлекшем по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека и смерть человека.

Судом установлено, что 17 июля 2011 г. П. при управлении автомобилем <...>, выполняя обгон попутного автобуса в нарушение правил дорожного движения, проявил небрежность, не дожидаясь, когда водитель следовавшего впереди его попутного автомобиля <...> завершит маневр обгона автобуса и тем самым даст возможность обзора полосы встречного движения, выехал на полосу встречного движения и стал следовать по ней в условиях ограниченной видимости, в связи с чем не сумел своевременно обнаружить автомобиль <...> под управлением водителя М., двигавшийся во встречном направлении по полосе своего движения со значительным превышением разрешенного в населенных пунктах скоростного режима, и допустил с ним столкновение.

В результате дорожно-транспортного происшествия водителю автомашины <...> М. был причинен тяжкий вред здоровью, а пассажиру этой же автомашины Ш. — тяжкий вред здоровью по признаку опасности для жизни, повлекший за собой его смерть.

Вопреки доводам жалобы осужденного об отсутствии в его действиях нарушений правил дорожного движения и возможности избежать столкновения по причине нарушения М. скоростного режима, который, по его мнению, является единственным виновником дорожно-транспортного происшествия, виновность осужденного подтверждена совокупностью доказательств, исследованных судом первой инстанции, в частности показаниями осужденного М., свидетелей Т., В. А., П., А., результатами осмотра места происшествия и другими доказательствами, подробно изложенными в приговоре.

Обстоятельства произошедшего дорожно-транспортного происшествия, механизм столкновения автомашин подтверждаются и проведенными по делу автотехническими экспертизами. Согласно их заключениям, столкновение произошло на встречной для водителя П. полосе движения, при значительном превышении установленного скоростного режима водителем М., таким образом, действия водителей обеих автомашин не соответствовали правилам дорожного движения.

На основании этих доказательств судом сделан обоснованный вывод о том, что допущенные П. нарушения пп. 8.1, 9.1, 10.1, 11.1, 11.2 Правил дорожного движения так же находятся в прямой причинной связи с наступившими последствиями, как и действия водителя М. (Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 17 февраля 2015 г. № 50-УД14-9. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

3. Приговором Хабаровского краевого суда от 29 мая 2008 г. С. был осужден по ч. 1 ст. 105 УК РФ за убийство, совершенное 2 октября 2007 г. в период времени с 17.00 до 18.00 в г. Комсомольск-на-Амуре при обстоятельствах, изложенных в приговоре.

В кассационной жалобе осужденный С. утверждает, что умысла на убийство потерпевшей у него не было, в силу алкогольного опьянения не понимал, что происходит, полагает, что исключение из его обвинения п. «д» ч. 2 ст. 105 УК РФ подтверждает эти обстоятельства, потерпевшую не видел также из-за деформации кузова автомобиля. По телу потерпевшей взад-вперед не проезжал.

Считает, что его действия должны быть квалифицированы по ч. 2 ст. 264 УК РФ, просит отменить приговор и направить дело на новое судебное разбирательство.



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

Государственный обвинитель и потерпевшая П. Г. возражали на жалобу осужденного, просили оставить ее без удовлетворения.

Проверив материалы дела и обсудив доводы кассационной жалобы, Судебная коллегия по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации нашла приговор суда законным и обоснованным.

Фактические обстоятельства содеянного, при которых он, управляя автомобилем в состоянии алкогольного опьянения, совершил наезд на пешехода П. В., причинив ей смерть, осужденным не оспариваются.

Обстоятельства неоднократного наезда С. на потерпевшую при движении как вперед, так и задним ходом, когда сбитая П. В. находилась между передними и задними колесами автомобиля, достоверно установлены показаниями очевидцев преступления — свидетелей Р., Ч., А.

Показания указанных лиц подтверждаются также заключением эксперта, из которого видно, что обнаруженные при осмотре места происшествия следы образованы при пробуксовке ведущего колеса автомобиля при движении как вперед, так и назад и могли быть оставлены автомобилем, которым управлял С., при резком трогании с места с одновременным воздействием удерживающей силы, которой могло служить препятствие в виде потерпевшей, находящейся под днищем автомобиля.

Вывод суда о косвенном умысле виновного на убийство потерпевшей убедительно мотивированы в приговоре суда обстоятельствами дела и действиями виновного: непринятие им мер к остановке автомобиля до наезда на потерпевшую, переходившую дорогу на разрешающий сигнал светофора, действия, направленные на то, чтобы неоднократно переехать тело потерпевшей, находящейся под автомобилем, непринятие мер к остановке автомашины и оказанию помощи потерпевшей.

При таких данных судом первой инстанции сделан правильный вывод о том, что С. осознавал опасность своих действий и предвидел смерть пешехода, к наступлению которой относился безразлично.

Квалификация действий осужденного по ч. 1 ст. 105 УК РФ соответствует фактическим обстоятельствам (Кассационное определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда Российской Федерации от 16 сентября 2008 г. № 58-О08-64. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

4. О судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных статьей 238 Уголовного кодекса Российской Федерации : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 18. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. О практике рассмотрения судами уголовных дел о преступлениях против военной службы : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 18 мая 2023 г. № 11. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

# 4. УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ В СОСТОЯНИИ ОПЬЯНЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ ИЛИ ИМЕЮЩИМ СУДИМОСТЬ (ст. 264.1 УК РФ)

| **Признаки составов преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ** | |
|---|---|
| **Общественная опасность** | Обусловлена кумулятивным эффектом противоправного посягательства на охраняемые общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта [примеч. 1] |
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств |
| **Предмет** | Автомобили, автобусы, троллейбусы, трамваи, мотоциклы, квадрициклы, мопеды, иные транспортные средства, на управление которыми в соответствии с законодательством Российской Федерации о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право, а также трактора, самоходные дорожно-строительные и иные самоходные машины [примеч. 2, п. 2]<br><br>Лицо, управлявшее в состоянии опьянения иным транспортным средством (например, велосипедом), будучи подвергнутым административному наказанию по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 либо ст. 12.26 КоАП РФ, не подлежит уголовной ответственности по ст. 264.1 УК РФ |
| **Объективная сторона** | Характеризуется *деянием* в форме действия по *управлению механическим транспортным средством лицом в состоянии опьянения*<br><br>Управление транспортным средством представляет собой целенаправленное воздействие на него лица, в результате которого транспортное средство перемещается в пространстве (вне зависимости от запуска двигателя) [примеч. 3, п. 2].<br>Нахождение лица в состоянии опьянения в салоне автомашины или рядом с ней даже с заведенным двигателем без ее целенаправленного перемещения в пространстве не влечет наступление ответственности по ст. 264.1 УК РФ [примеч. 4]. |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

| | |
|---|---|
| | Водителю запрещается управлять транспортным средством в состоянии любого вида опьянения [примеч. 5, п. 2.7]. Однако ответственность по ст. 264.1 УК РФ наступает лишь в случае управления водителем транспортным средством под воздействием веществ, только прямо указанных в примечаний 2 к ст. 264 УК РФ [примеч. 6].<br>Водитель признается находящимся в состоянии опьянения в случаях:<br>обнаружения в его организме этилового спирта в концентрации, превышающей возможную погрешность измерений (0,16 мг/л выдыхаемого воздуха или 0,3 г/л крови), а равно любого даже минимального количества одного или нескольких наркотических средств и (или) психотропных веществ или их аналогов либо новых потенциально опасных психоактивных веществ [примеч. 2, п. 10.1; 7, п. 6; 8, п. 15; 9];<br>невыполнения законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения, которое может быть выражено как в форме действия, так и в форме бездействия, свидетельствующих о том, что лицо не намерено его проходить [примеч. 2, п. 10.2; 3 п. 11; 10; 11; 12] |
| **Субъект** | *Специальный* — помимо физической природы, возраста (16 лет) и вменяемости характеризуется тем, что на момент управления транспортным средством в состоянии опьянения водитель является лицом, подвергнутым административному наказанию по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ либо по ст. 12.26 КоАП РФ, а равно имеет судимость за совершение преступления, предусмотренного чч. 2, 4 или ч. 6 ст. 264 или ст. 264.1 УК РФ [примеч. 2, п. 10.3]<br><br>Состояние *административной наказанности* является обстоятельством, характеризующим субъект, а не объективную сторону состава преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 264.1 УК РФ. В этой связи управление лицом несколько раз автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством в состоянии опьянения в период, когда он считается подвергнутым административному наказанию по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 либо ст. 12.26 КоАП РФ, образует составы самостоятельных преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, за каждое из которых виновный должен понести наказание [примеч. 13; 14].<br>По смыслу ст. 4.6 КоАП РФ лицо считается подвергнутым административному наказанию до истечения одного года со дня:<br>исполнения постановления о назначении административного наказания, по которому исполнение произведено полностью (ч. 1 ст. 31.10 КоАП РФ);<br>истечения сроков давности исполнения постановления о назначении административного наказания (п. 3 ч. 2 ст. 31.10, ст. 31.9 КоАП РФ);<br>вынесения в случаях, предусмотренных КоАП РФ, постановления о прекращении исполнения постановления о назначении административного наказания (п. 6 ст. 31.7, ч. 7 ст. 32.13 КоАП РФ) [примеч. 15, п. 11; 16]<br><br>К *имеющим судимость* за преступление, предусмотренное чч. 2, 4 или ч. 6 ст. 264 либо ст. 264.1 УК РФ, относятся лица, имеющие со дня вступления обвинительного приговора суда в законную силу непогашенную или не снятую в установленном порядке судимость за любое из указанных преступлений или их совокупность. Сроки погашения судимости, установленные ст. 86 и 95 УК РФ, за каждое преступление исчисляются самостоятельно и не прерываются при совершении нового преступления [примеч. 2, п. 10.5; 17] |
| **Субъективная сторона** | *Прямой* или *косвенный умысел* [примеч. 2, п. 10.7] |
| **Момент окончания преступления** | Составы преступлений *формальные* — преступления признаются оконченными с момента *начала движения* транспортного средства, управляемого лицом, находящимся в состоянии опьянения [примеч. 2, п. 10.7] |

*Примечания:*

1. Устанавливая уголовную ответственность за повторное совершение лицом однородных (аналогичных) правонарушений, законодатель исходит из того, что многократное совершение таких правонарушений объективно свидетельствует о недостаточности имеющихся административно-правовых средств для результативного противодействия таким деяниям, что в совокупности с иными факторами может рассматриваться в качестве конституционно значимой причины для криминализации соответствующих действий (бездействия), которые, оставаясь в своей нормативной первооснове административными правонарушениями, по характеру и степени общественной опасности



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

приближаются к уголовно наказуемым деяниям и при определенных условиях способны причинить серьезный вред общественным отношениям, поставленным под охрану уголовного закона. В таком случае общественная опасность деяния обусловлена кумулятивным эффектом противоправного посягательства на охраняемые общественные отношения (По делу о проверке конституционности положений статьи 212.1 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с жалобой гражданина И. И. Дазина : Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 10 февраля 2017 г. № 2-П. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

2. 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. А. признан виновным в управлении в 11 ч 47 мин 16 мая 2022 г. транспортным средством «БМВ-530» в состоянии опьянения (ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ). В ходе производства по делу, а также в жалобе, поданной в Верховный Суд Российской Федерации, А. и его защитник последовательно заявляли о том, что транспортным средством в указанное в протоколе об административном правонарушении время не управлял, а напротив, названное транспортное средство было припарковано и заглушено. Допрошенный мировым судьей инспектор ДПС К. указал, что транспортное средство не останавливал, автомобиль стоял перед шлагбаумом. Когда он (К.) подъехал, то автомобиль стоял на месте, А. находился на улице, автомашиной не управлял.

Верховный Суд Российской Федерации пришел к выводу, что при изложенных обстоятельствах отсутствуют объективные данные, свидетельствующие об управлении А. в 11 ч 47 мин 16 мая 2022 г. транспортным средством. Решения о привлечении А. к административной ответственности по ч. 1 ст.12.8 КоАП РФ отменены, производство по делу прекращено на основании п. 4 ч. 2 ст. 30.17 КоАП РФ — в связи с недоказанностью обстоятельств, на основании которых были вынесены состоявшиеся по делу судебные постановления (Определение Верховного Суда Российской Федерации от 20 декабря 2022 г. № 5-АД22-94-К2. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

5. Правила дорожного движения Российской Федерации : утв. Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : текст с изм. и доп. на 2 июня 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. Согласно позиции высшего судебного органа конституционного контроля, в примечании к ст. 12.8 КоАП РФ (дословно повторяет примечание 2 к ст. 264 УК РФ) содержится пробел, препятствующий привлечению к административной ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения лиц в случае обнаружения в их организме веществ, не относящихся к этиловому спирту, наркотическим средствам и психотропным веществам, но способных ухудшать внимание и реакцию водителей. Обнаружение в организме водителей указанных веществ не может служить основанием для привлечения их к ответственности за управление транспортным средством в состоянии опьянения (По делу о проверке конституционности примечания к статье 12.8 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях в связи с запросом Салехардского городского суда Ямало-Ненецкого автономного округа : Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 24 ноября 2022 г. № 51-П. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

7. Правила освидетельствования на состояние алкогольного опьянения и оформления его результатов, направления на медицинское освидетельствование на состояние опьянения : утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 21 октября 2022 г. № 1882. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Порядок проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического) : утв. Приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н : текст с изм. и доп. на 25 марта 2019 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

9. Верховный Суд Российской Федерации отклонил заявление С. о признании пп. 15, 16, 20 Порядка проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), утвержденного Приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н, противоречащими действующему законодательству, указав следующее.

Для констатации нахождения лица в состоянии опьянения наркотическими или психотропными веществами не установлено предельно допустимых концентраций этих веществ в организме человека. Таким образом, употребление любого количества указанных веществ, приводящее к совокупности нарушений физических или психических функций лица, управляющего транспортным средством, по смыслу действующего законодательства позволяет установить состояние опьянения (Решение Верховного Суда Российской Федерации от 16 декабря 2021 г. № АКПИ21-794. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

10. Конституционный Суд Российской Федерации неоднократно отмечал, что проведение медицинского освидетельствования водителя транспортного средства на состояние опьянения предполагает добровольное участие

в этом данного лица; отказ от выполнения законных требований уполномоченного должностного лица о прохождении такого освидетельствования может выражаться любым способом — как в форме действия, так и в форме бездействия, которые свидетельствуют о том, что водитель не намерен проходить указанное освидетельствование, в частности предпринимает усилия, препятствующие совершению данного процессуального действия или исключающие возможность его совершения (см., например: Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы Казанцева Данилы Юрьевича на нарушение его конституционных прав частью 1 статьи 12.26 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях : Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 26 марта 2019 г. № 827-О. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

11. Отказ от прохождения медицинского освидетельствования на состояние опьянения может быть заявлен водителем должностному лицу, которому предоставлено право государственного надзора и контроля за безопасностью движения и эксплуатации транспорта до момента окончания процедуры составления протокола о направлении на медицинское освидетельствование (ч. 5 ст. 27.12 КоАП РФ).

После проведения освидетельствования (этиловый спирт 0,062 мг/л) в 20 ч 52 мин водитель К. в присутствии двух понятых отказался от прохождения медицинского освидетельствования. После разъяснения последствий отказа в 21 ч 15 мин К. выразил желание пройти медицинское освидетельствование, что отразил в протоколе. В 21 ч 23 мин инспектор ДПС окончил составление протокола, что отражено в соответствующей графе, указав, что К. в 20 ч 52 мин отказался от прохождения медицинского освидетельствования. Суд кассационной инстанции отменил постановления нижестоящих судов о привлечении К. к ответственности по ст. 12.26 КоАП РФ за отсутствием состава административного правонарушения, указав, что К. от прохождения медицинского освидетельствования не отказывался (Постановление Верховного суда Республики Башкортостан от 30 апреля 2019 г. № 4А-634/2019. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

12. Согласно п. 19 Порядка проведения медицинского освидетельствования на состояние опьянения (алкогольного, наркотического или иного токсического), утвержденного Приказом Минздрава России от 18 декабря 2015 г. № 933н (ред. от 25 марта 2019 г.), заключение «от медицинского освидетельствования отказался» выносится в случаях отказа водителя от процедуры в целом или от осмотра либо любого лабораторного (инструментального) исследования, приведенного в соответствии с п. 4 Порядка, а равно фальсификация выдоха или пробы биологического объекта (мочи).

13. Конституционный Суд Российской Федерации в своих решениях неоднократно использовал понятие «состояние административной наказанности» при описании специальных признаков субъекта преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ (см., например: Об отказе в принятии к рассмотрению жалобы гражданина Баранникова Александра Сергеевича на нарушение его конституционных прав положениями статьи 264.1 Уголовного кодекса Российской Федерации и Федерального закона «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» : Определение Конституционного Суда Российской Федерации от 20 декабря 2018 г. № 3398-О. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

14. 15 июня 2017 г. Б. был привлечен к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ за управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения и не имеющим права управления транспортным средством. После вступления постановления по делу об административном правонарушении по ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ в законную силу Б. дважды — 28 июня и 7 июля 2017 г. — допустил управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения.

Оба этих деяния судом квалифицированы как два самостоятельных преступления, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ. Президиум суда Ненецкого автономного округа при рассмотрении уголовного дела в кассационном порядке пришел к выводу, что квалификация действий Б. как два самостоятельных преступления противоречит диспозиции ст. 264.1 УК РФ, поскольку факт привлечения к административной ответственности по ч. 3 ст. 12.8 КоАП РФ и назначения наказания вошел в объективную сторону состава преступления по событиям 28 июня 2017 г., получил самостоятельную оценку, за эти действия ему назначено уголовное наказание, и не подлежал учету при оценке действий при управлении механическим транспортным средством в состоянии опьянения 7 июля 2017 г., которые образуют лишь состав административного правонарушения.

Судебная коллегия Верховного Суда Российской Федерации постановление Президиума суда Ненецкого автономного округа отменила, указав следующее. Осуждение лица по ст. 264.1 УК РФ не приостанавливает и не прерывает срок, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию. В этой связи управление лицом несколько раз автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством в состоянии опьянения в период, когда он считается подвергнутым административному наказанию по ч. 1 или ч. 3 ст. 12.8 либо ст. 12.26 КоАП РФ, образует составы самостоятельных преступлений, предусмотренных ст. 264.1 УК РФ, за каждое из которых виновный должен понести наказание (Определение Верховного Суда Российской Федерации от 9 января 2019 г. № 63 -УДП18-3 // Бюллетень Верховного Суда Российской Федерации. 2020. № 2. С. 4—6).

15. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, связанных с неуплатой средств на содержание детей или нетрудоспособных родителей : Поста-

новление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27 апреля 2021 г. № 6. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

16. Постановлением мирового судьи судебного участка № 4 Волосовского района Ленинградской области от 21 января 2015 г. № 5-21/2015, вступившего в законную силу 17 февраля 2015 г., Б. привлечен к административной ответственности по ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

Назначенное Б. наказание в виде лишения права управления транспортными средствами на срок один год шесть месяцев отбыто им 17 августа 2016 г. Исполнительное производство по взысканию административного штрафа в размере 30 000 р. окончено судебным приставом-исполнителем 29 марта 2017 г. в связи с истечением срока давности исполнения постановления о назначении административного наказания.

12 октября 2017 г. Б. управлял транспортным средством, находясь в состоянии алкогольного опьянения, в связи с чем в отношении его возбуждено дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ.

Постановлением мирового судьи судебного участка № 4 Волосовского района Ленинградской области от 6 декабря 2017 г. № 5-451/2017 производство по данному делу об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, в отношении Б. прекращено на основании п. 2 ч. 1 ст. 24.5 КоАП РФ в связи с отсутствием состава административного правонарушения. Мировой судья пришел к выводу об отсутствии оснований полагать, что совершенное 12 октября 2017 г. Б. деяние не содержит признаки уголовно наказуемого, в связи с чем прекратил производство по данному делу.

Не соглашаясь с таким выводом, судья Волосовского районного суда Ленинградской области отменил названный судебный акт, направив дело об административном правонарушении на новое рассмотрение, полагая, что с 18 августа 2017 г. (т. е. после истечения одного года со дня окончания исполнения дополнительного наказания в виде лишения права управления транспортными средствами) названное лицо не считалось подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Заместитель председателя Ленинградского областного суда этот вывод судьи районного суда поддержал.

Верховный Суд Российской Федерации решения судьи районного суда и заместителя председателя Ленинградского областного суда отменил, указав следующее.

Согласно ч. 1 ст. 31.9 КоАП РФ, п. 9 ч. 1 ст. 47 Федерального закона от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» по общему правилу постановление о назначении административного наказания не подлежит исполнению в случае, если это постановление не было приведено в исполнение в течение двух лет со дня его вступления в законную силу.

С учетом системного толкования положений ст. 4.6, 31.9 КоАП РФ и ст. 47 Федерального закона от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве», рассматривая вопрос о сроке, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию в виде административного штрафа, необходимо исходить из следующего. В ситуации, когда отсутствуют сведения об уплате административного штрафа в течение двух лет со дня вступления постановления о назначении данного административного штрафа в законную силу, а также отсутствуют сведения о перерыве течения соответствующего срока давности, днем окончания исполнения постановления о назначении административного штрафа (независимо от календарной даты, когда судебным приставом-исполнителем принято решение об окончании исполнительного производства) будет являться день, в который истекли два года со дня вступления данного постановления в законную силу.

Таким образом, лицо будет считаться подвергнутым соответствующему административному наказанию до истечения одного года с указанного дня.

Из материалов дела следует, что срок, предусмотренный ст. 4.6 КоАП РФ, в течение которого лицо считается подвергнутым административному наказанию, в рассматриваемом случае истекает 17 февраля 2018 г., т. е. по прошествии одного года после истечения двух лет со дня вступления постановления мирового судьи судебного участка № 4 Волосовского района Ленинградской области от 21 января 2015 г. № 5-21/2015 в законную силу. Изложенное означает, что по состоянию на 12 октября 2017 г. Б. являлся лицом, подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения (Постановление Верховного Суда Российской Федерации от 28 сентября 2019 г. № 33-АД18-5. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

17. На основании п. «а» ч. 3 ст. 86 УК РФ в отношении условно осужденного, которому назначено дополнительное наказание (ч. 4 ст. 73 УК РФ) и это наказание не отбыто (не исполнено) к моменту истечения испытательного срока, судимость считается погашенной на следующий день после отбытия (исполнения) дополнительного наказания.

По смыслу закона течение срока погашения судимости, исчисляемого в соответствии с пп. «б», «в», «г», «д» ч. 3 ст. 86 УК РФ, начинается на следующий день после отбытия или исполнения назначенного по приговору суда наказания (основного и дополнительного). Например, если последний день отбывания наказания приходится на 1 июня, то в случаях, предусмотренных ч. 3 ст. 86 УК РФ, срок погашения судимости начинает исчисляться с 00 ч 00 мин 2 июня и оканчивается по истечении последнего дня последнего года определенного периода, т. е. в 24 ч 00 мин 1 июня соответствующего года.



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

Если осужденному помимо основного наказания назначено также дополнительное наказание, то судимость погашается только при условии отбытия или исполнения как основного, так и дополнительного наказания либо досрочного освобождения от их отбывания. При этом течение срока погашения судимости начинается со следующего дня после отбытия или исполнения либо со дня досрочного освобождения от отбывания последнего из исполняемых наказаний.

Например, если основное наказание в виде лишения свободы отбыто 1 февраля 2019 года, а дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью — 31 января 2021 года, то срок погашения судимости необходимо исчислять с 1 февраля 2021 года в соответствии с положениями пп. «в», «г» или «д» ч. 3 ст. 86 УК РФ (О практике применения судами при рассмотрении уголовных дел законодательства, регламентирующего исчисление срока погашения и порядок снятия судимости : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 7 июня 2022 г. № 14. Пп. 9, 13, 14. Доступ из справ.- правовой системы «КонсультантПлюс»).

# 5. НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ ЛИЦОМ, ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ И ЛИШЕННЫМ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ (ст. 264.2 УК РФ)

| **Признаки составов преступлений, предусмотренных ст. 264.2 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной непосредственный* — общественные отношения в сфере безопасности дорожного движения<br><br>*Дорожное движение* — это совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог [примеч. 1, п. 1.2]<br><br>*Безопасность дорожного движения* — состояние данного процесса, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий [примеч. 2, ст. 2] |
| **Объективная сторона** | Характеризуется *деянием*, заключающимся в *нарушении правил дорожного движения,* предусмотренном ч. 4 или ч. 5 ст. 12.9 либо ч. 4 ст. 12.15 КоАП:<br>превышение водителем установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60, но не более 80 километров в час, либо<br>превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 80 километров в час, либо<br>выезд в нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления (за исключением случаев выезда в нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации на полосу, предназначенную для встречного движения, при объезде препятствия либо на трамвайные пути встречного направления при объезде препятствия)<br><br>Согласно примечанию к ст. 264.2 УК РФ, действие настоящей статьи не распространяется на случаи фиксации административных правонарушений работающими в *автоматическом режиме* специальными техническими средствами, имеющими функции фото- и киносъемки, видеозаписи, или средствами фото- и киносъемки, видеозаписи<br><br>Под *автоматическим режимом* следует понимать работу соответствующего технического средства без какого-либо непосредственного воздействия на него человека, когда такое средство размещено в установленном порядке в стационарном положении либо на движущемся по утвержденному маршруту транспортном средстве, осуществляет фиксацию в зоне своего обзора всех административных правонарушений, для выявления которых оно предназначено, независимо от усмотрения того или иного лица [примеч. 3, п. 26] |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| **Субъект** | *Специальный* — ч. 1 ст. 264.2 УК РФ<br>Лицо, подвергнутое административному наказанию и лишенное права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ [примеч. 4]:<br>за повторное превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 60, но не более 80 километров в час, либо<br>повторное превышение установленной скорости движения транспортного средства на величину более 80 километров в час, либо<br>повторный выезд в нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления (за исключением случаев выезда в нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации на полосу, предназначенную для встречного движения, при объезде препятствия либо на трамвайные пути встречного направления при объезде препятствия)<br><br>Согласно ст. 4.6 КоАП РФ, лицо, которому назначено административное наказание за совершение административного правонарушения, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу постановления о назначении административного наказания до истечения одного года со дня окончания исполнения данного постановления, за исключением случая, предусмотренного ч. 2 настоящей статьи (ч. 1), а лицо, которому назначено административное наказание в виде административного штрафа за совершение административного правонарушения и которое уплатило административный штраф до дня вступления в законную силу соответствующего постановления о назначении административного наказания, считается подвергнутым данному наказанию со дня вступления в законную силу указанного постановления до истечения одного года со дня уплаты административного штрафа (ч. 2)<br><br>*Специальный* — ч. 2 ст. 264.2 УК РФ<br>Лицо, имеющее судимость за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.2 УК РФ.<br>К имеющим судимость за преступление, предусмотренное ст. 264.2 УК РФ, относятся лица, имеющие со дня вступления обвинительного приговора суда в законную силу непогашенную или не снятую в установленном порядке судимость за указанное преступление |
| **Субъективная сторона** | *Прямой умысел* [примеч. 5] |
| **Момент окончания преступления** | Составы преступлений *формальные* и не предполагают наступления общественно опасных последствий в виде причинения вреда здоровью либо смерти окружающих лиц, в связи с чем признаются оконченными с момента *совершения хотя бы одного из нарушений правил дорожного движения* |

*Примечания:*

1. Правила дорожного движения Российской Федерации : утв. Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : текст с изм. и доп. на 2 июня 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. О безопасности дорожного движения : Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ : текст с изм. и доп. на 14 марта 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. О некоторых вопросах, возникающих в судебной практике при рассмотрении дел об административных правонарушениях, предусмотренных главой 12 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 25 июня 2019 г. № 20. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Приговором Кировского городского суда Мурманской области от 8 июня 2022 г. Р. был осужден по ч. 1 ст. 264.2 УК РФ за то, что совершил нарушение правил дорожного движения, предусмотренное ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, будучи подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами за деяние, предусмотренное ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, при следующих обстоятельствах.

Постановлением мирового судьи судебного участка № 1 Кировского судебного района от 25 ноября 2021 г., вступившим в законную силу 28 декабря 2021 г., Р. подвергнут административному наказанию за выезд в нарушение правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, совершенный повторно, по ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ в виде лишения права управления транспортными средствами сроком на 1 год. Срок наказания истекает 20 апреля 2023 г.



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

21 апреля 2022 г. в период с 15 ч 00 мин по 15 ч 17 мин Р., достоверно зная о том, что он является подвергнутым административному наказанию за указанное выше правонарушение, умышленно в нарушении пп. 1.3 и 11.4 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, в силу которых водителю запрещается совершать обгон на пешеходном переходе, двигаясь по проезжей части автомобильной дороги на ул. Кирова в г. Кировске Мурманской области, управляя автомобилем марки <...>, государственный регистрационный знак <...>, выехал на полосу дороги, предназначенную для встречного движения, и совершил обгон впереди движущегося автомобиля марки <...>, государственный регистрационный знак <...>, на нерегулируемом пешеходном переходе, обозначенном дорожными знаками 5.19.1 и 5.19.2 «Пешеходный переход» приложения 1 Правил дорожного движения Российской Федерации, вблизи д. 27 «А» на ул. Кирова в г. Кировске Мурманской области, чем допустил нарушение правил дорожного движения, предусмотренное ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, после чего был задержан сотрудниками ОГИБДД МО МВД России «Апатитский» (Приговор Кировского городского суда Мурманской области от 8 июня 2022 г. по делу № 1-46/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

5. Приговором Кольского районного суда Мурманской области от 29 августа 2022 г. Ч. был осужден по ч. 1 ст. 264.2 УК РФ за то, что, будучи подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами за деяние, предусмотренное ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, совершил нарушение правил дорожного движения, предусмотренное ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ.

Постановлением мирового судьи судебного участка <...> Ч. был признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, т. е. в повторном совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, в повторном выезде в нарушение правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, и подвергнут административному наказанию в виде лишения права управления транспортными средствами на срок 1 год. Указанное постановление вступило в законную силу <...>. Водительское удостоверение в орган, исполняющий этот вид административного наказания, Ч. в установленный законом срок сдано не было.

Однако в период времени с <…> до <…> Ч., в нарушении п. 1.3 Правил дорожного движения Российской Федерации, утвержденных Постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090, на основании которого участники дорожного движения обязаны знать и соблюдать относящиеся к ним требования Правил, знаков и разметок, реализуя свой преступный умысел, направленный на нарушение Правил дорожного движения Российской Федерации, а именно на выезд на полосу, предназначенную для встречного движения транспортных средств в зоне действия дорожного знака 3.20 «Обгон запрещен», осознавая то, что он является лицом, подвергнутым административному наказанию за повторный выезд в нарушение правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения транспортных средств, управляя транспортным средством — автомобилем <…> на участке <адрес>, в зоне действия дорожного знака 3.20 «Обгон запрещен», умышленно совершил в указанный период времени маневр обгона впереди движущегося транспортного средства, выехав на полосу дороги, предназначенную для встречного движения транспортных средств, правонарушение, предусмотренное ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ (Приговор Кольского районного суда Мурманской области от 29 августа 2022 г. по делу № 1-154/2022. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

| **Некоторые вопросы квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264.2 УК РФ** | |
|---|---|
| **Совокупность преступлений, предусмотренных ст. 264 и 264.2 УК РФ** | Содеянное представляет собой совокупность преступлений, предусмотренных соответствующими частями ст. 264 и ст. 264.2 УК РФ, если нарушение правил дорожного движения, предусмотренное ч. 4 или ч. 5 ст. 12.9 либо ч. 4 ст. 12.15 КоАП РФ, лицом, подвергнутым административному наказанию и лишенным права управления транспортными средствами за любое из деяний, предусмотренных ч. 7 ст. 12.9 и ч. 5 ст. 12.15 КоАП РФ, либо лицом, имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного ст. 264.2 УК РФ, повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью потерпевшего, его смерть либо смерть двух или более лиц |

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

# 6. УПРАВЛЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫМ СРЕДСТВОМ ЛИЦОМ, ЛИШЕННЫМ ПРАВА УПРАВЛЕНИЯ ТРАНСПОРТНЫМИ СРЕДСТВАМИ И ПОДВЕРГНУТЫМ АДМИНИСТРАТИВНОМУ НАКАЗАНИЮ ИЛИ ИМЕЮЩИМ СУДИМОСТЬ (ст. 264.3 УК РФ)

| **Признаки составов преступлений, предусмотренных ст. 264.3 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств |
| **Объективная сторона** | Ч. 1 ст. 264.3 УК РФ. Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами и подвергнутым административному наказанию за деяние, предусмотренное ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ<br><br>Ч. 2 ст. 264.3 УК РФ. Управление автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством лицом, лишенным права управления транспортными средствами, имеющим судимость за совершение преступления, предусмотренного п. «в» ч. 2, п. «в» ч. 4 или п. «в» ч. 6 ст. 264 УК РФ |
| **Субъект** | *Специальный* — лицо, лишенное права управления транспортными средствами и подвергнутое административному наказанию или имеющее судимость [примеч.] |
| **Субъективная сторона** | *Прямой умысел*<br>Во время управления транспортным средством виновное лицо осознавало, что оно лишено права управления транспортными средствами, было подвергнуто административному наказанию или имело судимость, и тем не менее желало управлять транспортным средством |
| **Момент окончания преступления** | Составы преступлений *формальные* — преступления признаются оконченными с момента *начала движения* транспортного средства |

*Примечание.* Водитель любого механического транспортного средства обязан иметь водительское удостоверение на право управления транспортным средством соответствующей категории.

В части 1 ст. 12.7 КоАП РФ предусматривается административная ответственность за управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортными средствами (за исключением учебной езды).

Однако если водитель управлял транспортным средством, будучи лишенным права управления транспортными средствами, то его деяние наказывается более строго — по ч. 2 ст. 12.7 КоАП РФ.

В случае повторного управления транспортным средством водителем, лишенным права управления транспортными средствами, его деяние наказывается уже по ч. 4 ст. 12.7 КоАП РФ. При этом предполагается, что водитель ранее не привлекался к административной ответственности за управление транспортным средством, будучи лишенным права управления транспортными средствами.

Уголовная ответственность наступает в случае, если имеются следующие обстоятельства:

водитель управлял транспортным средством при отсутствии права на его управление;

ранее он уже привлекался к административной ответственности за управление транспортным средством, будучи лишенным права управления транспортными средствами.

Таким образом, применение уголовной ответственности за преступление, предусмотренное ч. 1 ст. 264.3 УК РФ, предполагает, что водитель уже привлекался к административной ответственности за аналогичное деяние.

По ч. 2 ст. 264.3 УК РФ привлекается лицо, которое управляло транспортным средством без наличия права на его управление и при этом имело судимость за преступление, предусмотренное п. «в» ч. 2, п. «в» ч. 4, п. «в» ч. 6 ст. 264 УК РФ. Преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, лицо совершило, не имея права на управление транспортным средством.



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

# 7. НЕДОБРОКАЧЕСТВЕННЫЙ РЕМОНТ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ И ВЫПУСК ИХ В ЭКСПЛУАТАЦИЮ С ТЕХНИЧЕСКИМИ НЕИСПРАВНОСТЯМИ (ст. 266 УК РФ)

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения, обеспечивающие безопасное и бесперебойное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, недопущение возникновения аварийных ситуаций в перевозочном процессе как элемент транспортной безопасности<br><br>*Транспортная безопасность* — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства [примеч. 1, п. 10 ст. 1] |
| **Предмет** | *Транспортные средства* — устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами [примеч. 1, п. 11 ст. 1]. Это автомобили и другие наземные транспортные средства, подвижной состав железнодорожного транспорта и метрополитена, воздушные суда, суда морского и внутреннего водного транспорта<br><br>*Пути сообщения* — устройства и сооружения, предназначенные для движения по ним транспортных средств (дороги, пути городского рельсового транспорта, железнодорожные пути, судоходные гидротехнические сооружения и т. п.)<br><br>*Средства сигнализации* — устройства, предназначенные для передачи условной информации для обеспечения безопасного и бесперебойного движения и эксплуатации транспортных средств (светофоры, семафоры, сигнальные огни, маяки, навигационные знаки, буи, бакены и т. п.)<br><br>*Средства связи* — устройства, предназначенные для текстовой коммуникации в процессе движения и эксплуатации транспортных средств<br><br>*Иное транспортное оборудование* — любые другие устройства, кроме транспортных средств, средств сигнализации и связи, обеспечивающие безопасное и бесперебойное движение и эксплуатацию транспортных средств (тяговые подстанции, контактные сети, устройства электроснабжения, устройства автоматики, навигационное оборудование и т. п.) |
| **Объективная сторона** | Характеризуется *альтернативными действиями*<br><br>*Недоброкачественный ремонт* транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования — неустранение всех неисправностей в соответствии с технологическими правилами и нормативами либо установка недоброкачественных или нестандартных запасных частей (например, узлов и деталей, обеспечивающих безопасную эксплуатацию транспортного средства). В связи с этим необходимо выяснять, нарушение каких конкретно правил и нормативов повлекло наступление последствий, указанных в ст. 266 УК РФ. Для установления таких нарушений и фактов использования при ремонте недоброкачественных деталей и узлов надлежит при наличии к тому оснований назначать автотехническую экспертизу [примеч. 2]<br><br>*Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств* — действия или бездействие в виде невыполнения должностных обязанностей лицом, ответственным за техническое состояние транспортного средства, выпущенного в эксплуатацию с техническими неисправностями [примеч. 2]<br><br>*Общественно опасные последствия* — причинение тяжкого вреда здоровью человека (ч. 1), смерть человека (ч. 2), смерть двух или более лиц (ч. 3).<br><br>*Причинная связь* между недоброкачественным ремонтом или выпуском в эксплуа- |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | тацию технически неисправных транспортных средств и наступлением общественно опасных последствий, особенность которой состоит в том, что последствия наступают вследствие неисправности транспортного средства в процессе его эксплуатации [примеч. 3] |
| **Субъект** | *Специальный* — лицо, ответственное за техническое состояние транспортного средства<br><br>Это могут быть как работники автотранспортных организаций независимо от организационно-правовой формы и формы собственности, осуществляющих 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 смерть. К таким лицам могут быть отнесены работники государственных, общественных или коммерческих организаций, на которых инструкциями, правилами или соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного или должностного положения возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств [примеч. 2]. Это начальник гаража, автобазы, механик, бортинженер, диспетчер, эксперт речного регистра, инспектор инспекторской службы гражданской авиации, капитан судна, капитан морского порта, инспектор ГИБДД и т. д. [примеч. 4] |
| **Субъективная сторона** | *Неосторожность* |
| **Момент окончания преступления** | Состав преступления *материальный* — преступление признается оконченным с момента *наступления общественно опасных последствий* |

*Примечания:*

1. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ : текст с изм. и доп. на 24 июля 2022 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Судом Л. В. М. признан виновным в выпуске в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства, повлекшем по неосторожности смерть двух и более лиц (ч. 3 ст. 266 УК РФ). В приговоре указано, что Л. В. М., работая механиком в ООО <…>, будучи ответственным за техническое состояние транспортных средств и выпуск транспортных средств в эксплуатацию, нарушил требования должностной инструкции, п. 2.3.1 Правил дорожного движения Российской Федерации, пп. 11, 12 Основных положений по допуску транспортных средств в эксплуатацию и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения, выпустил в эксплуатацию гусеничный транспортер ГАЗ-71, на котором К. В. стал перевозить людей. Судом установлено, что К. В. при перевозке людей были нарушены требования Правил дорожного движения Российской Федерации, а также иных нормативно-правовых актов, инструкций, он, управляя транспортером, не выполнил необходимые действия по безопасному управлению транспортным средством, при преодолении ручья не высадил пассажиров из кунга транспортера, заехал в ручей, правая гусеница транспортера потеряла сцепление с поверхностью грунта, транспортер потянуло вправо по направлению течения ручья, К. В. предпринял попытки выехать из ручья, однако они результата не дали, К. В. заглушил двигатель транспортера, который вместе с пассажирами, находившимися в кунге, быстро погрузился в воду, утонул, находившиеся в кунге восемь человек не смогли выбраться из кунга, в результате чего вследствие механической асфиксии от закрытия дыхательных путей водой при утоплении наступила их смерть. Суд в приговоре сослался на заключение эксперта, согласно которому транспортер имел два сквозных повреждения кузова, которые образовались под воздействием коррозийных процессов, эксплуатация вездехода с данными повреждениями кузова по водной поверхности невозможна.

Суд кассационной инстанции отменил приговор и апелляционное постановление, направил дело на новое рассмотрение в суд первой инстанции, указав следующее.

Суд в приговоре не привел убедительные доводы, свидетельствующие о том, что транспортер погрузился в воду, затонул, в результате чего в кунг, в котором находились люди, поступила вода, именно в результате того, что Л. В. М. выпустил в эксплуатацию транспортер с повреждениями кузова, а не только в результате допущенных водителем К. В. нарушений требований инструкций и нормативно-правовых актов, а также открытия людьми, находившимися в кунге, двери кунга. Какая-либо экспертиза по установлению причинно-следственной связи между



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

имевшимися в транспортере повреждениями и гибелью людей проведена не была, какие-либо специалисты допрошены не были, иные доказательства наличия такой причинно-следственной связи не приведены. Не опровергнуты доводы стороны защиты о том, что повреждения в кузове транспортера образовались после того, как транспортер достали из воды и он год стоял, не эксплуатировался.

Суд обосновал наличие причинно-следственной связи между действиями Л. В. М. и гибелью восьми человек тем, что не выпуск в эксплуатацию технически неисправного гусеничного транспортера ГАЗ-71 подсудимым, ответственным за техническое состояние транспортера, способствовал бы предотвращению гибели восьми человек.

Данное обстоятельство не свидетельствует о наличии причинно-следственной связи между выпуском Л. В. М. в эксплуатацию технически-неисправного транспортера и гибелью восьми человек. Фактически, обосновывая вывод о наличии причинно-следственной связи, суд применил теорию равноценных условий, что недопустимо, поскольку причинно-следственная связь между действиями (бездействием) лица должна быть установлена с учетом его вины в наступивших последствиях.

Кроме того, судом в приговоре допущены существенные противоречия в выводах. Так, суд, указав, что причиной гибели людей стала эксплуатация неисправного вездехода, которая при наличии повреждений кузова по водной поверхности невозможна, пришел к выводу, что причиной гибели людей стало нарушение К. В. требований Правил дорожного движения Российской Федерации, привел общие нормы о необходимости при управлении транспортным средством действовать таким образом, чтобы не создавать опасности для движения и не причинять вреда. При этом каких-либо конкретных доказательств, подтверждающих, что затопление вездехода, приведшее к гибели людей, произошло в результате именно нарушений К. В. Правил дорожного движения Российской Федерации, не привел. В соответствии со ст. 14 УПК РФ обвинительный приговор не может быть основан на предположениях. (Кассационное определение Третьего кассационного суда общей юрисдикции от 21 декабря 2021 г. № 77-3126/2021. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс»).

4. Шарапов Р. Д., Шатилович С. Н., Зворыгина С. А. Субъект транспортного преступления : монография. Тюмень : Тюмен. ин-т повышения квалификации сотрудников МВД России, 2018. С. 86.

| **Конкуренция с общими уголовно-правовыми нормами** |
|---|
| **Ст. 266 УК РФ и чч. 2 и 3 ст. 293 УК РФ «Халатность»** |
| Критерии разграничения — объект, предмет и объективная сторона состава преступления. Норма, устанавливающая ответственность за халатность, является общей, а ответственность за преступление, предусмотренное ст. 266 УК РФ, — специальной, поэтому при конкуренции данных норм и при наличии всех признаков состава преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, применяется последняя |

# 8. ПРИВЕДЕНИЕ В НЕГОДНОСТЬ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ ИЛИ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ (ст. 267 УК РФ)

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения по обеспечению безопасности движения и эксплуатации транспорта как состояния защищенности процесса движения транспорта и самого транспорта, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц<br><br>*Дополнительный* — общественные отношения, охраняющие жизнь, здоровье и безопасность граждан (ч. 1 ст. 267 УК РФ), здоровье (чч. 2—4 ст. 267 УК РФ) и жизнь человека (чч. 5, 6 ст. 267 УК РФ), собственность (чч. 1, 4 ст. 267 УК РФ) |
| **Предмет** | *Транспортное средство* общего пользования железнодорожного, автомобильного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена<br><br>*Пути сообщения* — искусственные сооружения или естественные образования, используемые для передвижения транспортных средств<br><br>*Железнодорожные пути общего пользования* — железнодорожные пути на территориях железнодорожных станций, открытых для выполнения операций по приему и отправлению поездов, приему и выдаче грузов, багажа и грузобагажа, по обслу- |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | живанию пассажиров и выполнению сортировочной и маневровой работы, а также железнодорожные пути, соединяющие такие станции [примеч. 1, ст. 2]<br><br>*Автомобильная дорога* — объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог [примеч. 2, ч. 1 ст. 3]<br><br>*Пути сообщения воздушного транспорта* — воздушный коридор, воздушная линия, линия пути, воздушная трасса, маршрут вне воздушных трасс, аэродромы<br><br>*Водный путь* — водное пространство, включающее проливы и каналы, по которым продвигаются суда, порты с их подходными фарватерами, акваторией и волнозащитными сооружениями, а также совокупность средств, обеспечивающих безопасность плавания<br><br>К *внутренним водным путям* федерального значения Правительством Российской Федерации могут быть отнесены пригодные для осуществления судоходства поверхностные водные объекты или их части в пределах их естественных, искусственных или условных границ [примеч. 3, ч. 1.1 ст. 7]<br><br>*Средства сигнализации* — устройства для подачи условной информации (световых или звуковых сигналов, визуальных сигналов). К средствам сигнализации относятся, например, светофоры, семафоры, маяки, бакены, шлагбаумы, путевые знаки и др. [примеч. 4]<br><br>*Средства связи* — технические и программные средства, используемые для формирования, приема, обработки, хранения, передачи, доставки сообщений электросвязи или почтовых отправлений, а также иные технические и программные средства, используемые при оказании услуг связи или обеспечении функционирования сетей связи [примеч. 5, п. 28 ст. 2] (рация, телефон, телеграф, телевизионные устройства, сооружение для размещения средств связи и т. д.)<br><br>*Транспортное оборудование* — система устройств, механизмов, предназначенных для обеспечения безопасности движения транспорта, механизации погрузочно-разгрузочных операций (домкраты, лебедки (тали), грузоподъемные краны и погрузчики), транспортирования грузов (контейнер)<br><br>Понятие *транспортных коммуникаций* является обобщающим понятием, включающим автомобильные и железные дороги, мосты и туннели, воздушные линии и аэродромы, водные пути, паромные переправы, речные и морские порты, терминалы, системы и средства электроснабжения, сигнализации, связи и управления движением и иные сооружения, используемые при выполнении перевозок грузов, пассажиров и багажа, а также предназначенные для содержания и обслуживания транспортных средств<br><br>*Объекты транспортной инфраструктуры* — технологический комплекс, составляющий и обеспечивающий функционирование транспорта [примеч. 6]<br><br>*Инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования* — транспортная инфраструктура, включающая в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, система управления движением и иные обеспечивающие функционирование инфраструктуры здания, строения, сооружения, устройства и оборудование [примеч. 1, ст. 2]<br><br>*Инфраструктура внутренних водных путей* — совокупность объектов, обеспечи- |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | вающих судоходство по внутренним водным путям и включающих в себя судоходные гидротехнические сооружения, маяки, рейды, пункты отстоя судов технического флота, места убежища, средства навигационного оборудования, объекты электроэнергетики, технологические сети связи и сооружения связи, системы сигнализации, информационные комплексы и системы управления движением судов и иные обеспечивающие функционирование внутренних водных путей объекты [примеч. 3, п. 28 ст. 3]<br><br>К *объектам инфраструктуры воздушного транспорта* относятся следующие объекты: 1) аэродромы, вертодромы, обустроенные места для приводнения и причаливания воздушных судов, прочие объекты, необходимые для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов; 2) аэровокзалы (терминалы) и иные объекты, в том числе объекты капитального строительства, необходимые для посадки на воздушное судно и высадки из него пассажиров, погрузки, разгрузки и хранения грузов, перевозимых воздушным судном, обслуживания и обеспечения безопасности пассажиров и грузов; 3) объекты единой системы организации воздушного движения; 4) наземные объекты, необходимые для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции и ремонта аэропортов, аэродромов и вертодромов, подземные сооружения и инженерные коммуникации; 5) здания, сооружения, расположенные на территориях аэропортов, аэродромов, вертодромов и предназначенные для обеспечения авиационной безопасности, оказания услуг [примеч. 7, ст. 7.1] |
| **Объективная сторона** | Преступление может быть совершено путем *действия*<br><br>*Разрушение* (синоним уничтожение [примеч. 8, с. 522]) — физическое уничтожение имущества, когда оно перестает существовать вообще, либо приведение его в такое состояние, при котором оно не может быть использовано для эксплуатации и не подлежит восстановлению<br><br>*Повреждение* — приведение имущества в негодное для эксплуатации состояние, но может быть восстановлено (обрыв проводов связи)<br><br>*Приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние* — действия, не повлекшие разрушения или повреждения имущества, но приведшие к выводу устройства из эксплуатации. К таким относятся заливка масла в систему охлаждения транспортного средства, обесточивание средств сигнализации, затопление, демонтаж оборудования, отключение электропитания, замена отдельных деталей устройств и т. п.<br><br>*Умышленное блокирование транспортных коммуникаций* — создание препятствий для движения транспортного средства по путям сообщения, функционирование объекта транспортной инфраструктуры (устройство физических препятствий использования компьютерной техники, внедрение вредоносных программ посредством электротехнического воздействия на каналы связи, блокирование радиопереговоров диспетчера с летчиком посредством использования технических устройств, создающих радиопомехи [примеч. 9, с. 128] и т. п.)<br><br>*Воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети* — создание препятствий, в результате которых стало невозможно или значительно затруднено передвижение транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети (физическое блокирование объектов транспортной инфраструктуры, проведение митингов, демонстраций, пикетов, умышленная остановка автотранспорта, устройство мелких аварий и т. п.)<br><br>В соответствии с примечанием к ст. 267 УК РФ *крупным ущербом* в данной статье признается ущерб, сумма которого превышает 1 млн р.<br>Размер причиненного вреда определяется как с учетом реально причиненного вреда, так и с учетом затрат на восстановление имущества и затрат на изменение маршрутов движения транспортных средств, прокладки новых путей сообщения |
| **Субъект** | *Общий* — физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 14 лет |

| | |
|---|---|
| **Субъективная сторона** | Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования (ч. 1 ст. 267 УК РФ) может быть совершено, как *умышлено,* так и по *неосторожности*<br>Блокирование транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры либо воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети, если эти деяния создали угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозу уничтожения или повреждения имущества физических и (или) юридических лиц (ч. 1 ст. 267 УК РФ) совершаются *умышленно*<br>При наступлении последствий, предусмотренных чч. 2—6 ст. 267 УК РФ, в результате деяний, совершенных указанными способами, преступление может быть совершено как *умышленно* (преступление с двумя формами вины), так и по *неосторожности* |
| **Момент окончания преступления** | Преступление, предусмотренное, ч. 1 ст. 267 УК РФ, признается оконченным с момента *разрушения, повреждения или приведения иным способом в негодное для эксплуатации состояние* транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования (*материальный состав преступления*) или с момента *умышленного блокирования транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры либо воспрепятствования движению транспортных средств и пешеходов* на путях сообщения, улично-дорожной сети, если эти деяния создали угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозу уничтожения или повреждения имущества физических и (или) юридических лиц (*формальный состав преступления*) |

*Примечания:*

1. О железнодорожном транспорте в Российской Федерации : Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ : текст с изм. и доп. на 13 июня 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации : Федеральный закон от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ : текст с изм. и доп. на 4 авг. 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации : Федеральный закон от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ : текст с изм. и доп. на 10 июля 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

4. Об утверждении требований к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности и Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности : Постановление Правительства Российской Федерации от 26 сентября 2016 г. № 969 : текст с изм. и доп. на 17 апр. 2021 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

5. О связи : Федеральный закон от 7 июля 2003 г. № 126-ФЗ : текст с изм. и доп. на 4 авг. 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

6. В соответствии с ч. 5 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ (ред. от 24 июля 2023 г.) «О транспортной безопасности» объекты транспортной инфраструктуры — технологический комплекс, включающий в себя:

а) железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции; б) объекты инфраструктуры внеуличного транспорта, определяемые Правительством Российской Федерации; в) тоннели, эстакады, мосты; г) морские терминалы, акватории морских портов; д) порты, которые расположены на внутренних водных путях и в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности на основании специальных разрешений, выдаваемых в порядке, устанавливаемом Правительством Российской Федерации по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел, судоходные гидротехнические сооружения; е) расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации искусственные острова, установки, сооружения, в том числе гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения плавучие (подвижные) буровые установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, за исключением подводных сооружений (включая скважины); ж) аэродромы и аэропорты; з) определяемые Правительством Российской Федерации участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение; и) здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, его функционирование, используемые федеральными органами исполнительной власти в области транспорта, их территориальными органами и подведомственными организациями, а также объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта, определяемые федеральным органом исполнительной вла-

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

сти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации, федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел.

7. Воздушный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : текст с изм. и доп. на 4 авг. 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

8. Александрова З. Е. Словарь синонимов русского языка : практ. справочник. Ок. 11000 синоним. рядов. 11 изд. перераб и доп. М., 2001. 568 с.

9. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений : науч.-практ. пособие. М., 2011. 165, [1] с.

| **Квалифицирующие признаки преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ)** |
|---|
| Деяния, предусмотренные ч. 1 ст. 267 УК РФ, повлекшие:<br><br>по неосторожности причинение легкого вреда здоровью *(ч. 2 ст. 267 УК РФ)*;<br>по неосторожности причинение средней тяжести вреда здоровью *(ч. 3 ст. 267 УК РФ);*<br>по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба *(ч. 4 ст. 267 УК РФ);*<br>по неосторожности смерть человека *(ч. 5 ст. 267 УК РФ)*;<br>по неосторожности смерть двух или более лиц *(ч. 6 ст. 267 УК РФ)* |

| **Некоторые вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ** | |
|---|---|
| **Разграничение с административными правонарушениями, предусмотренными ст. 20.2, 20.18 КоАП РФ** | Нарушение установленного порядка организации либо проведения собрания, митинга, демонстрации, шествия или пикетирования, предусмотренное ст. 20.2 КоАП РФ, и блокирование транспортных коммуникаций, предусмотренное ст. 20.18 КоАП РФ, отличаются от преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, совершенного путем блокирования транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры либо воспрепятствования движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети, отсутствием угрозы жизни, здоровью и безопасности граждан либо угрозы уничтожения или повреждения имущества физических и (или) юридических лиц [примеч., пп. 34, 35] |
| **Малозначительность преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 267 УК РФ** | При признании приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения малозначительным следует учитывать размер причиненного ущерба, влияние на общественный порядок, длительность совершения преступления, способность деяния причинить вред транспортной безопасности |
| **Совокупность хищения и приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ)** | Если приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения сопряжено с хищением имущества, то деяние необходимо квалифицировать по совокупности преступлений, поскольку подобные деяния причиняют вред нескольким объектам преступления.<br>Сходная позиция выражена в п. 20 постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 27 декабря 2002 г. № 29 (ред. от 15 декабря 2022 г.) «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое» |
| **Разграничение преступлений, предусмотренных ст. 267 УК РФ и ст. 124.1 УК РФ** | В случае, когда воспрепятствование движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети создало угрозу жизни, здоровью и безопасности граждан, сопровождалось воспрепятствованием оказанию медицинской помощи и повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью (ч. 1 ст. 124.1 УК РФ) или смерти пациента (ч. 2 ст. 124.1 УК РФ), деяние с учетом объекта и целей совершения преступления следует квалифицировать по ч. 4 ст. 267 УК РФ (причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью) либо ч. 5 или ч. 6 ст. 267 УК РФ (в случае причинения смерти одному или двум и более лицам) |
| **Разграничение преступлений, предусмотренных ст. 267 УК РФ и ст. 167 УК РФ** | Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ) следует отграничивать от уничтожения или повреждения транспортного средства (ст. 167 УК РФ) по признаку объекта преступления и цели совершения преступления |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| **Разграничение преступлений, предусмотренных ст. 267 УК РФ и ст. 205, 281, 361 УК РФ** | Преступление, предусмотренное ст. 267 УК РФ, следует отграничивать от террористического акта (ст. 205 УК РФ), диверсии (ст. 281 УК РФ) и акта международного терроризма (ст. 361 УК РФ), совершенных на транспорте или на объектах транспортной инфраструктуры, по признакам непосредственного объекта и цели совершения преступления |
| **Разграничение преступлений, предусмотренных ст. 267 УК РФ и ст. 215.3 УК РФ** | Разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние нефтепроводов, нефтепродуктопроводов, газопроводов, а также технологически связанных с ними объектов, сооружений, средств связи, автоматики, сигнализации (ст. 215.3 УК РФ) разграничиваются с приведением в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ) по признакам непосредственного объекта, мотивам (корыстные или хулиганские побуждения) совершения преступления |
| **Разграничение преступлений, предусмотренных ст. 267 УК РФ и ст. 263.1 УК РФ** | Неисполнение требований по соблюдению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба (ч. 1 ст. 263.1 УК РФ), отграничивается от преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 267 УК РФ, по признаку субъекта преступления, непосредственно причиняющего последствия, предусмотренные ст. 263.1 УК РФ или ч. 4 ст. 267 УК РФ |

*Примечание.* О некоторых вопросах, возникающих у судов при рассмотрении административных дел и дел об административных правонарушениях, связанных с применением законодательства о публичных мероприятиях : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 26 июня 2018 г. № 28. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

# 9. ДЕЙСТВИЯ, УГРОЖАЮЩИЕ БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ст. 267.1 УК РФ)

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения, обеспечивающие безопасное и бесперебойное функционирование (движение и эксплуатацию) транспортных средств, недопущение возникновения аварийных ситуаций в перевозочном процессе как элемент транспортной безопасности<br><br>*Транспортная безопасность* — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства [примеч. 1, п. 10 ст. 1] |
| **Объективная сторона** | *Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств* (деяние), — акт незаконного вмешательства в процесс функционирования транспорта, создающий реальную опасность дорожно-транспортного происшествия или иной аварии с участием одного или нескольких транспортных средств, в результате которых может быть причинен вред жизни или здоровью людей либо материальный ущерб<br><br>Под *транспортными средствами* понимаются устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами [примеч. 1, п. 1.2]. Это автомобили и другие наземные транспортные средства, подвижной состав железнодорожного транспорта и метрополитена, воздушные суда, суда морского и внутреннего водного транспорта<br><br>О реальной опасности дорожно-транспортного происшествия или иной аварии с участием транспортных средств может свидетельствовать, в частности, возникновение аварийной обстановки, т. е. ситуации, характеризующейся вероятностью возникновения аварии с возможностью дальнейшего ее развития, принятие дру- |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | гими участниками движения мер по предотвращению аварии, в том числе экстренное торможение<br><br>В теории уголовного права и судебной практике по ст. 267.1 УК РФ предлагается квалифицировать попытки ослепления лазерными лучами пилотов воздушных судов, заходящих на посадку или осуществляющих движение [примеч. 2], самовольную без надобности остановку поезда стоп-краном, размещение на железнодорожных путях посторонних предметов [примеч. 3], выбрасывание из хулиганских побуждений спасательных кругов с борта прогулочного теплохода во время рейса [примеч. 4], опасное вождение, совершенное в нарушение п. 2.7 Правил дорожного движения Российской Федерации [примеч. 5] и другие противоправные действия |
| **Субъект** | *Общий* — физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет |
| **Субъективная сторона** | *Прямой умысел*<br><br>*Мотив* — хулиганские побуждения |
| **Момент окончания преступления** | Состав преступления *формальный* — преступление признается оконченным с момента *создания угрозы* безопасной эксплуатации транспортных средств |

| **Конкуренция с общей уголовно-правовой нормой — ст. 267 УК РФ** «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения» |
|---|
| По ст. 267.1 УК РФ следует квалифицировать совершение из хулиганских побуждений действий, входящих в объективную сторону преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 267 УК РФ, когда эти действия угрожали безопасной эксплуатации транспортных средств, но не повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба. При наступлении указанных последствий содеянное нужно квалифицировать по чч. 2, 3, 4, 5 или ч. 6 ст. 267 УК РФ, поскольку состав преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ, не предусматривает наступления общественно опасных последствий. Квалификация содеянного только по ч. 1 ст. 267 УК РФ возможна при условии, если предусмотренные данной статьей деяния совершены при отсутствии признаков преступления, предусмотренного ст. 267.1 УК РФ (совершение противоправных действий не из хулиганских побуждений, либо отсутствие угрозы безопасной эксплуатации транспортных средств, например при воспрепятствовании движению автомобилей экстренных служб, либо если деяние совершено путем бездействия |

*Примечания:*

1. О транспортной безопасности: Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ : текст с изм. и доп. на 24 мая 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 572517-5 «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации». Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Шарапов Р. Д. Вопросы квалификации хулиганства // Криминалистъ. 2020. № 2 (31). С. 53—59.

4. Голик Ю. В. Ответственность за хулиганство: изменение законодательства // Lex russica. 2017. № 8. С. 162—166.

5. Медведев Е. В., Кузнецова М. А. Стритрейсинг — транспортное преступление или уголовно наказуемое хулиганство? // Транспортное право. 2018. № 4. С. 5—8.

6. Водитель легкового автомобиля осужден по ст. 267.1 УК РФ за то, что из хулиганских побуждений создал помеху в движении другому транспортному средству — автобусу, перевозящему детей, подъехал задней частью своего автомобиля вплотную к автобусу, не давая ему беспрепятственно объехать автомобиль, вынуждая двигаться задним ходом, создавая тем самым угрозу жизни и здоровью пассажиров (Апелляционное постановление Нижегородского районного суда г. Н. Новгорода от 10 апреля 2018 г. // Нижегородский районный суд г. Н. Новгород : офиц. сайт. URL: http://nizegorodsky.nnov.sudrf.ru/modules.php?name=press_dep&op=1&did=443 (дата обращения: 21.07.2023).

7. К. признан виновным по ст. 267.1 УК РФ в том, что, управляя легким вертолетом, из хулиганских побуждений совершил пролет на высоте не более 25 метров под автомобильным путепроводом и между пилонами вантового моста через Петровский канал автомагистрали «Западный скоростной диаметр» в Санкт-Петербурге, создав угрозу безопасности водителей и пассажиров автомобилей, а также экскурсионных судов в акватории рек Малая Нева и Малая Невка



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

(Постановление Петроградского районного суда г. Санкт-Петербурга от 9 октября 2018 г. № 1-425/2018 // Петроградский районный суд города Санкт-Петербурга : офиц. сайт. URL: http://pgr.spb.sudrf.ru/ (дата обращения: 21.07.2013).

1. З. осужден по ст. 267.1 УК РФ за то, что, будучи механиком морского буксира, находясь в состоянии алкогольного опьянения, во время движения морского судна из хулиганских побуждений переместил рубильники аварийной остановки главных двигателей в положение «выключено», тем самым прекратив подачу дизельного топлива путем отключения электрического топливного насоса, в результате чего работа данных двигателей прекратилась. Затем З. посредством регулятора понизил обороты дизельгенератора, в результате чего изменилась частота в электрической сети, после чего сработала защита и отключился вводной генераторный автомат, в связи с чем прекратилась подача электрической энергии и буксир был обесточен. С целью создания у членов экипажа мнения о невозможности восстановления судна, З. извлек из панели дизельгенератора реле времени, реле синхронизации и предохранитель цепи сигнализации. В результате противоправных действий З. дальнейшая эксплуатация морского буксира стала невозможной, судно стало неуправляемым и возникла ситуация корабельного крушения, причинения имущественного вреда собственнику судна и загрязнения окружающей среды (Приговор Советско-Гаванского городского суда Хабаровского края от 9 июня 2018 г. № 1-99/2018 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт URL: https://sudact.ru/regular/doc/UXrkjIeTPnZK/ (дата обращения: 21.07.2023).

2. К. осужден по ст. 267.1 УК РФ за то, что из хулиганских побуждений разместил у подошвы рельсы на участке железной дороги взрывное устройство промышленного изготовления, пригодное для производства взрыва, и два бронебойно-трассирующих снаряда, непригодных для стрельбы и производства взрыва, «тем самым создав угрозу безопасности эксплуатации проходящих по данному железнодорожному перегону транспортных средств, ограничение функционирования объектов транспортной инфраструктуры, прямую опасность схода подвижного состава и железнодорожного крушения, причинения имущественного вреда собственнику и загрязнения окружающей среды». Дирекцией управления движением филиала ОАО «РЖД» движение по указанному железнодорожному перегону было закрыто, график движения поездов был смещен (Приговор Черняховского городского суда Калининградской области от 12 декабря 2019 г. № 1-200/2019 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru/regular/doc/ibLbPI8P5yZP/ (дата обращения: 21.07.2023).

# 10. НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ БЕЗОПАСНУЮ РАБОТУ ТРАНСПОРТА (ст. 268 УК РФ)

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной непосредственный* — общественные отношения, складывающиеся по поводу обеспечения безопасности граждан в рамках дорожного движения и эксплуатации транспортных средств<br><br>*Дополнительный* — общественные отношения, обеспечивающие безопасность жизни и здоровья человека |
| **Объективная сторона** | *Деяние* в виде *нарушения правил безопасности движения* или *эксплуатации* транспортных средств<br><br>*Последствия* в виде:<br><br>*тяжкого вреда здоровью человека* (ч. 1 ст. 268 УК РФ);<br>*смерти человека* (ч. 2 ст. 268 УК РФ);<br>*смерти двух или более лиц* (ч. 3 ст. 268 УК РФ)<br><br>*Причинная связь* между деянием и последствиями |
| **Субъект** | *Специальный* — пассажир, пешеход или другой участник движения (кроме лиц, указанных в ст. 263 и 264 УК РФ)<br><br>*Пассажир* — лицо, кроме водителя, находящееся в транспортном средстве (на нем), а также лицо, которое входит в транспортное средство (садится на него) или выходит из транспортного средства (сходит с него) [примеч. 1]<br><br>*Пешеход* — лицо, находящееся вне транспортного средства на дороге либо на пешеходной или велопешеходной дорожке и не производящее на них работу. К пешеходам приравниваются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках, ведущие средство индивидуальной мобильности, велосипед, мопед, мотоцикл, везущие |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | санки, тележку, детскую или инвалидную коляску, а также использующие для передвижения роликовые коньки, самокаты и иные аналогичные средства [примеч. 1]<br><br>*Участник дорожного движения* — лицо, принимающее непосредственное участие в процессе движения в качестве водителя, пешехода, пассажира транспортного средства [примеч. 1]<br><br>Таким образом, субъектом преступления признается любое лицо (кроме лиц, указанных в ст. 263 и 264 УК РФ), являющееся участником дорожного движения, так как на него возлагается обязанность по соблюдению правил дорожного движения |
| **Субъективная сторона** | *Неосторожность* |
| **Момент окончания преступления** | Состав преступления *материальный* — преступление признается оконченным в момент *наступления указанных в статье последствий* |

## Некоторые вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ

*Средство индивидуальной мобильности* — транспортное средство, имеющее одно или несколько колес (роликов), предназначенное для индивидуального передвижения человека посредством использования двигателя (двигателей) (электросамокаты, электроскейтборды, гироскутеры, сигвеи, моноколеса и иные аналогичные средства). Нарушение правил движения на данных средствах, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии других признаков состава следует квалифицировать по ст. 268 УК РФ

Если суд на основании исследованных доказательств установит, что указанные в ст. 264 УК РФ последствия наступили *не только* вследствие нарушения лицом, управляющим транспортным средством, правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, *но и ввиду несоблюдения потерпевшим* конкретных пунктов Правил (например, переход пешеходом проезжей части с нарушением требований п. 4.3 Правил дорожного движения Российской Федерации), эти обстоятельства могут быть учтены судом как смягчающие наказание, за исключением случаев, когда водитель, виновный в совершении дорожно-транспортного происшествия, не выполнил свои обязанности по обеспечению безопасности пассажиров (п. 2.1.2 Правил дорожного движения Российской Федерации) [примеч. 2]

Лица, управлявшие транспортными средствами, не относящимися к механическим транспортным средствам (например, велосипедами), и допустившие нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть человека, при наличии к тому оснований несут ответственность соответственно по чч. 1, 2 или ч. 3 ст. 268 УК РФ [примеч. 3]

*Примечания:*

1. Правила дорожного движения Российской Федерации : утв. постановлением Совета Министров — Правительства Российской Федерации от 23 октября 1993 г. № 1090 : текст с изм. и доп. на 2 июня 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. 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 : Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 9 декабря 2008 г. № 25 : текст с изм. и доп. на 24 мая 2016 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. А., управляя мотоблоком, при подъезде к нерегулируемому перекрестку неравнозначных дорог не убедился в безопасности своего выезда, осуществил выезд с второстепенной дороги, не уступив дорогу мопеду, двигавшемуся по главной дороге. Произошло столкновение, в результате которого водитель мопеда получил телесные повреждения, от которых скончался (Приговор Тимашевского районного суда Краснодарского края от 27 июля 2020 г. № 1-130/2020 // Судебные и нормативные акты РФ : сайт. URL: https://sudact.ru/regular/doc/ibLbPI8P5yZP/ (дата обращения: 21.07.2023)).

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

# 11. НЕОКАЗАНИЕ КАПИТАНОМ СУДНА ПОМОЩИ ТЕРПЯЩИМ БЕДСТВИЕ (ст. 270 УК РФ)

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения, связанные с обеспечением безопасной эксплуатации водного транспорта; жизнь людей, терпящих бедствие на воде |
| **Потерпевший** | *Терпящий бедствие*. Терпящими бедствие признаются люди (хотя бы один человек), находящиеся в воде, на борту тонущего судна, на другом плавучем средстве (плоту, лодке и т. п.) в море или на ином водном пути, здоровью и жизни которых (которого) угрожает реальная опасность в случае неоказания помощи. Это не только пассажиры терпящего бедствие судна, но и любые люди с этого судна, находящиеся в опасном для здоровья и (или) жизни состоянии.<br>При этом возникает вопрос о том, можно ли считать потерпевшими от данного деяния лиц, уже потерпевших крушение и находящихся в бедственном положении (например, на необитаемом острове) |
| **Объективная сторона** | *Деяние в форме бездействия*. Капитан не оказывает помощи людям, терпящим бедствие, хотя должен и может ее оказать без серьезной опасности для своего судна, экипажа и пассажиров<br><br>*Обязанность действовать* основывается на следующих положениях:<br>ст. 98 «Обязанность оказания помощи» Конвенции ООН по морскому праву (заключена в г. Монтего-Бее 10 декабря 1982 г.), согласно которой каждое государство вменяет в обязанность капитану любого судна, плавающего под его флагом, в той мере, в какой капитан может это сделать, не подвергая серьезной опасности судно, экипаж или пассажиров: a) оказывать помощь любому обнаруженному в море лицу, которому угрожает гибель; b) следовать со всей возможной скоростью на помощь терпящим бедствие, если ему сообщено, что они нуждаются в помощи, поскольку на такое действие с его стороны можно разумно рассчитывать; c) после столкновения оказать помощь другому судну, его экипажу и его пассажирам и, когда это возможно, сообщить этому другому судну наименование своего судна, порт его регистрации и ближайший порт, в который оно зайдет;<br>ст. 61 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, согласно которой на капитана судна возлагается управление судном, в том числе принятие мер по предотвращению причинения вреда находящимся на судне людям;<br>ст. 62 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, определяющей обязанность оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море. 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;<br>ст. 63 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, предусматривающей обязанность оказать помощь после столкновения судов и содержащей правило, согласно которому капитан каждого из столкнувшихся судов обязан 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;<br>ст. 30 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации, обязывающей капитана судна, если он может сделать это без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем лиц, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на воде<br><br>*Серьезность опасности* предполагает, что возможно причинение вреда здоровью пассажирам своего судна, имеется угроза их жизни, угроза гибели своего корабля. Не рассматриваются в качестве серьезной опасности имущественные потери в связи с опозданием с доставкой грузов, использованием для спасения подручных средств и т. д.<br><br>*Место преступления* — море или иные водные пути: реки, водные каналы, озера, водохранилища, по которым осуществляется судоходство |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

| | |
|---|---|
| | Под судном согласно Положению о классификации судов и морских стационарных платформ, утвержденному Приказом Минтранса России от 9 июля 2003 г. № 160 (ред. от 29 декабря 2003 г.), понимается самоходное или несамоходное плавучее сооружение, используемое в целях торгового мореплавания. При этом возникает вопрос о квалификации деяния капитана или лица его замещающего на военном корабле, не оказавшего помощи терпящим бедствие |
| **Субъективная сторона** | *Прямой умысел*, при котором виновный осознает общественную опасность неоказания помощи терпящим бедствие и бездействует, несмотря на реальную возможность спасти людей. |
| **Субъект** | *Специальный* — капитан судна или лицо, исполняющее его обязанности |
| **Момент окончания преступления** | Преступление окончено с момента *неоказания помощи* независимо от наступления последствий. Преступление окончено с момента, когда капитан судна отдал приказ не оказывать помощь или не отдал приказ оказать помощь терпящим бедствие в случае, если помощь реально могла быть оказана в указанных обстоятельствах |

# 12. НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ (ст. 271 УК РФ)

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения, обеспечивающие установленный порядок международных полетов<br><br>*Международный полет воздушного судна* — полет воздушного судна в воздушном пространстве более чем одного государства [примеч. 1, ст. 79] |
| **Предмет** | Любые пилотируемые воздушные суда (летательные аппараты) независимо от их вида или государственной принадлежности |
| **Объективная сторона** | Выражается в *несоблюдении правил международных полетов.* Диспозиция — *бланкетная*<br><br>В соответствии со ст. 12 Конвенции О международной гражданской авиации 1944 года каждое договаривающееся государство обязуется принимать меры для обеспечения того, чтобы каждое воздушное судно, совершающее полет или маневрирующее в пределах его территории, а также каждое воздушное судно, несущее его национальный знак, где бы такое воздушное судно ни находилось, соблюдало действующие в данном месте правила и регламенты, касающиеся полетов и маневрирования воздушных судов.<br>Каждое договаривающееся государство обязуется обеспечить привлечение к ответственности всех лиц, нарушающих действующие регламенты [примеч. 2]<br><br>Международные полеты воздушных судов в воздушном пространстве Российской Федерации выполняются в соответствии с законодательством Российской Федерации, общепринятыми принципами и нормами международного права и международными договорами Российской Федерации.<br>При выполнении международных полетов экипажи воздушных судов руководствуются:<br>в воздушном пространстве Российской Федерации — Воздушным кодексом Российской Федерации, Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации [примеч. 2], Федеральными авиационными правилами, сборниками аэронавигационной информации;<br>в воздушном пространстве иностранных государств — Конвенцией о международной гражданской авиации 1944 г. и соответствующими международными стандартами, рекомендациями и процедурами ИКАО, а также правилами полетов иностранных государств, в воздушном про- |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | странстве которых выполняется полет; международными договорами Российской Федерации о воздушном сообщении (полетах государственной авиации) и соответствующими разрешениями на полеты со стороны полномочных органов иностранных государств; сборниками аэронавигационной информации по международным воздушным трассам.<br>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.<br>Международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров Российской Федерации или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством Российской Федерации.<br>Опознавательные знаки воздушных судов иностранных государств должны сообщаться эксплуатантами уполномоченному органу в области гражданской авиации до начала выполнения международных полетов.<br>Для выполнения полетов воздушных судов иностранных государств в воздушном пространстве Российской Федерации эксплуатанты обязаны предоставить уполномоченному органу в области гражданской авиации сведения о страховании или об ином обеспечении ответственности за причинение вреда третьим лицам и воздушным судам.<br>Условия такого обеспечения устанавливаются уполномоченным органом в области гражданской авиации [примеч. 1, ст. 79].<br>Взлет и посадка воздушных судов Российской Федерации и воздушных судов иностранных государств при выполнении международных полетов в воздушном пространстве Российской Федерации производятся в международных аэропортах и на открытых для международных полетов воздушных судов аэродромах, за исключением случаев, установленных законодательством Российской Федерации [примеч. 1, ст. 80]<br>Нарушением полетов является, например, отсутствие судовых документов, которые должны находиться на борту гражданских воздушных судов и соответствовать международным авиационным стандартам, признаваемым Российской Федерацией.<br>Если на борту гражданского воздушного судна иностранного государства такая документация отсутствует или имеются основания считать данное воздушное судно неисправным, уполномоченный орган в области гражданской авиации может приостановить отправку этого воздушного судна<br><br>*Место совершения преступления* — территория Российской Федерация и исключительная экономическая зона Российской Федерации |
| **Субъект** | *Специальный* — лицо, достигшее 16-летнего возраста, отвечающее за соблюдение правил международных полетов. Как правило, это лица, непосредственно осуществляющие управление летательным аппаратом в воздухе, т. е. пилот или другой член экипажа независимо от его гражданства.<br>Кроме того, Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации обязательны для руководства и исполнения всеми федеральными органами исполнительной власти, органами исполнительной власти субъектов Российской Федерации, органами местного самоуправления и пользователями воздушного пространства и т. д.<br>Поэтому не исключены случаи, когда рассматриваемое преступление может быть совершено и иным лицом, ответственным за соблюдение правил международных полетов (например, авиадиспетчером, лицами, ответственными за обеспечение ровности аэродромного покрытия взлетно-посадочных полос и пр.) |
| **Субъективная сторона** | Может характеризоваться как *прямым умыслом*, так и *неосторожностью* |
| **Момент окончания преступления** | Преступление признается оконченным с момента *нарушения международных правил* вне зависимости от наступления общественно опасных последствий |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

*Примечания:*

1. Воздушный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : текст с изм. и доп. на 4 авг. 2023. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Конвенция о международной гражданской авиации : (заключена в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.) : текст с изм. и доп. на 26 октября 1990 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации : утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 : текст с изм. и доп. на 2 дек. 2020 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

| **Некоторые вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ** | |
|---|---|
| **Малозначительность нарушения правил международных полетов** | Деяние предусмотренное ст. 271 УК РФ, следует квалифицировать с учетом времени, места, способа и иных обстоятельств совершения преступления |
| **Не является преступлением, предусмотренным ст. 271 УК РФ** | Не охватывается ст. 271 УК РФ нарушение правил международных полетов, совершенное на высотах, выше допустимых для гражданской и иной авиации (например, нейтральная территория, околоземная орбита)<br>Нарушение правил международных полетов определенными летательными аппаратами (такими как воздушный шар, аэростат, метеозонд и т. д)<br>Если пересечение (перелет) границы выполняет беспилотный летательный аппарат (например, квадрокоптер), ответственность несут лица, осуществляющие управление им |
| **Крайняя необходимость при нарушении правил международных полетов** | Вынужденное нарушение правил международных полетов (вследствие технических неисправностей, неблагоприятной метеообстановки и иных объективных обстоятельствах) не образует состава преступления, предусмотренного ст. 271 УК РФ |
| **Соотношение со ст. 205, 361, 281 УК РФ** | Если виновное лицо, нарушая правила международных полетов, преследует цель вести враждебную против Российской Федерации деятельность (совершение террористического акта, диверсии, акта международного терроризма), то оно подлежит уголовной ответственности по совокупности преступлений — за нарушение правил международных полетов и по соответствующей статье Особенной части Уголовного кодекса Российской Федерации (ст. 205, 361, 281 УК РФ) |
| **Соотношение со ст. 211 УК РФ** | По совокупности преступлений квалифицируются действия виновного лица, если нарушение правил международных полетов сопряжено с угоном судна воздушного транспорта (ст. 211 УК РФ) |
| **Соотношение со ст. 276 УК РФ** | Если иностранный гражданин проникает на территорию России с целью шпионажа, нарушая правила международных полетов, то содеянное подлежит квалификации по совокупности преступлений — за нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ) и шпионаж (ст. 276 УК РФ) |
| **Соотношение со ст. 322 УК РФ** | По совокупности преступлений квалифицируются действия виновного, если нарушение правил международных полетов сопряжено с незаконным пересечением Государственной границы Российской Федерации (ст. 322 УК РФ) |
| **Разграничение со ст. 351 УК РФ** | Разграничение составов преступлений, ст. 351 и ст. 271 УК РФ, проводится по объекту преступления. Последствиями совершения преступления, предусмотренного ст. 351 УК РФ, являются смерть человека либо иные тяжкие последствия |
| **Разграничение со ст. 263 УК РФ** | Разграничение составов преступлений, предусмотренных ст. 271 и 263 УК РФ, осуществляется по объекту преступления<br>Последствием совершения преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, является причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека либо крупного ущерба |

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

# 13. НАРУШЕНИЕ ПРАВИЛ ИСПОЛЬЗОВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (ст. 271.1 УК РФ)

| **Признаки состава преступления, предусмотренного ст. 271.1 УК РФ** | |
|---|---|
| **Объект** | *Основной* — общественные отношения, обеспечивающие установленный порядок использования воздушного пространства Российской Федерации<br><br>*Дополнительный* — общественные отношения, охраняющие здоровье (ч. 1 ст. 271.1 УК РФ) и жизнь человека (чч. 1, 2 ст. 271.1 УК РФ)<br><br>*Безопасность использования воздушного пространства* — комплексная характеристика установленного порядка использования воздушного пространства, определяющая его способность обеспечить выполнение всех видов деятельности по использованию воздушного пространства без угрозы жизни и здоровью людей, причинения материального ущерба государству, гражданам и юридическим лицам [примеч. 1] |
| **Предмет** | Под *воздушным пространством* Российской Федерации понимается воздушное пространство над территорией Российской Федерации, в том числе воздушное пространство над внутренними водами и территориальным морем [примеч. 2, ч. 2 ст. 1]<br><br>Использование воздушного пространства в районах, находящихся за пределами территории Российской Федерации, 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 авиации 1944 г. [примеч. 3] |
| **Объективная сторона** | *Использование воздушного пространства* — деятельность, в процессе которой осуществляется перемещение в воздушном пространстве различных материальных объектов (воздушных судов, ракет и других объектов), а также другая деятельность (строительство высотных сооружений, деятельность, в процессе которой происходят электромагнитные и другие излучения, выброс в атмосферу веществ, ухудшающих видимость, проведение взрывных работ и т. п.), которая может представлять угрозу безопасности воздушного движения [примеч. 1]<br>Преступление может быть совершено путем *действия* — использования воздушного пространства Российской Федерации без разрешения в случаях, когда такое разрешение требуется в соответствии с законодательством Российской Федерации.<br>К нарушениям *порядка использования воздушного пространства Российской Федерации* относятся:<br>а) использование воздушного пространства без разрешения соответствующего центра Единой системы при разрешительном порядке использования воздушного пространства, за исключением случаев, указанных в п. 114 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации;<br>б) несоблюдение условий, доведенных центром Единой системы в разрешении на использование воздушного пространства;<br>в) невыполнение команд органов обслуживания воздушного движения (управления полетами) и команд дежурного воздушного судна Вооруженных Сил Российской Федерации;<br>г) несоблюдение порядка использования воздушного пространства приграничной полосы;<br>д) несоблюдение установленных временного и местного режимов, а также кратковременных ограничений;<br>е) полет группы воздушных судов в количестве, превышающем количество, указанное в плане полета воздушного судна;<br>ж) использование воздушного пространства запретной зоны, зоны ограничения полетов без разрешения;<br>з) посадка воздушного судна на незапланированный (незаявленный) аэродром (площадку), кроме случаев вынужденной посадки, а также случаев, согласованных с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами);<br>и) несоблюдение экипажем воздушного судна правил вертикального и горизон- |



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

| | |
|---|---|
| | тального эшелонирования (за исключением случаев возникновения на борту воздушного судна аварийной ситуации, требующей немедленного изменения профиля и режима полета);<br>к) отклонение воздушного судна за пределы границ воздушной трассы, местной воздушной линии и маршрута без диспетчерского разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами), за исключением случаев, когда такое отклонение обусловлено соображениями безопасности полета (обход опасных метеорологических явлений погоды, выход из зоны обледенения и др.);<br>л) влет воздушного судна в контролируемое воздушное пространство без разрешения органа обслуживания воздушного движения (управления полетами);<br>м) полет воздушного судна в воздушном пространстве класса G без уведомления органа обслуживания воздушного движения (управления полетами) [примеч. 1, п. 172] |
| **Субъект** | *Общий* — физическое вменяемое лицо, достигшее возраста 16 лет<br><br>При этом *пользователями воздушного пространства* являются граждане и юридические лица, наделенные в установленном порядке правом на осуществление деятельности по использованию воздушного пространства [примеч. 2, ст. 11]<br>Субъектом преступления могут быть также лица, ответственные за организацию воздушного движения, лица, использующие воздушное пространство при осуществлении деятельности, не связанной с выполнением полетов |
| **Субъективная сторона** | Преступление может быть совершено по *неосторожности* |
| **Момент окончания преступления** | Состав преступления *материальный* — преступление признается оконченным с момента наступления общественно опасных последствий: *тяжкого вреда здоровью человека* или *смерти человека* (ч. 1 ст. 271.1 УК РФ), *смерти двух или более лиц* (ч. 2 ст. 271.1 УК РФ) |

*Примечания:*

1. Федеральные правила использования воздушного пространства Российской Федерации : утв. Постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 : текст с изм. и доп. на 2 дек. 2020 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2. Воздушный кодекс Российской Федерации : Федеральный закон от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ : текст с изм. и доп. на 4 авг. 2023 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3. Конвенция о международной гражданской авиации : (заключена в г. Чикаго 7 декабря 1944 г.) : текст с изм. и доп. на 1 янв. 2000 г. Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

| **Некоторые вопросы квалификации преступления, предусмотренного ст. 271.1 УК РФ** | |
|---|---|
| **Разграничение административного правонарушения, предусмотренного ст.11.4 КоАП РФ, и преступления, предусмотренного ст. 271.1 УК РФ** | Ответственность за нарушение правил использования воздушного пространства, предусмотренная ст. 11.4 КоАП РФ, наступает при отсутствии признаков состава преступления, предусмотренного ст. 271.1 УК РФ |

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

## ЛИТЕРАТУРА

1. Алтухов, С. А. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта : монография / С. А. Алтухов, А. П. Бохан ; Ростов. юрид. ин-т М-ва внутренних дел Российской Федерации. — Ростов-на-Дону : РЮИ МВД России, 2017. — 239 с.

2. Аюпова, Г. Ш. Уголовная ответственность за управление транспортным средством в состоянии опьянения лицом, подвергнутым административному наказанию или имеющим судимость : монография / Г. Ш. Аюпова, С. Л. Нудель ; Урал. юрид. ин-т М-ва внутренних дел Российской Федерации. — Екатеринбург : Урал. юрид. ин-т МВД России, 2022. — 144 с.

3. Белокобыльский, Н. Н. Транспортные преступления в науке уголовного права : библиография, 1950—2016 / Н. Н. Белокобыльский. — Москва : Статут, 2017. — 254, [1] с.

4. Борисов, А. В. Криминологическая теория транспортной безопасности Российской Федерации : монография / А. В. Борисов. — Москва : Юрлитинформ, 2023. — 180, [2] с.

5. Воронцова, С. В. Ответственность за нарушения правил дорожного движения (сравнительно-правовое исследование) : монография / С. В. Воронцова, Т. Е. Мельникова ; Моск. гуманитарно-экономический ун-т (АНО ВО МГЭУ). — Москва : МГЭУ, 2017. — 167 с.

6. Гринберг, М. С. Технические преступления / М. С. Гринберг. — Новосибирск : Изд-во Новосиб. ун-та, 1992. — 141, [1] с.

7. Жулев, В. И. Транспортные преступления : коммент. законодательства / В. И. Жулев. — Москва : Спарк, 2001. — 189, [2] с.

8. Иваник, Н. П. Транспортные преступления : учеб. пособие / Н. П. Иваник, К. А. Свистунов ; Сарат. гос. акад. права. — Саратов : СГАП, 2002. — 86, [1] с.

9. Коробеев, А. И. Транспортные преступления и транспортная преступность : монография / А. И. Коробеев. — Москва : Юрлитинформ, 2015. — 486, [1] с.

10. Куринов, Б. А. Автотранспортные преступления : Квалификация и ответственность / Б. А. Куринов. — 2-е изд., перераб. — Москва : Юрид. лит., 1976. — 206 с.

11. Лукьянов, В. В. Проблемы квалификации дорожно-транспортных преступлений. — Москва : Юрид. лит., 1979. — 167 с.

12. Лули, Р. Международно-правовое противодействие актам ненадлежащего использования гражданской авиации : монография / Редион Лули. — Москва : Российский ун-т дружбы народов, 2021. — 188 с.

13. Медведев, Е. В. Транспортные преступления : монография / Е. В. Медведев ; Ульяновский гос. ун-т. — Ульяновск : УлГУ, 2022. — 467 с.

14. Мешков, В. М. Дорожно-транспортные преступления : монография / В. М. Мешков, А. Б. Маханёк, В. И. Тарасова. — Москва : Юрлитинформ, 2014. — 149, [2] с.

15. Овчинникова, Г. В. Вопросы квалификации автотранспортных преступлений. Уголовная ответственность за управление транспортными средствами в состоянии опьянения : конспект лекции / Г. В. Овчинникова. — Ленинград : Ин-т усоверш. следств. работников, 1983. — 18 с.

16. Свидлов, Н. М. Квалификация угонов транспортных средств : лекция / Н. М. Свидлов, А. С. Сенцов ; Высш. следств. шк. — Волгоград : ВСШ, 1988. — 37, [1] с.

17. Токманцев, Д. В. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена : монография / Д. В. Токманцев ; Сиб. юрид.



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

ин-т Федеральной службы Российской Федерации по контролю за оборотом наркотиков. — Красноярск : СибЮИ ФСКН России, 2012. — 225 с.

18. Трофименко, С. В. Транспортные преступления / С. В. Трофименко ; Краснодар. ун-т М-ва внутренних дел Российской Федерации. — Краснодар : Краснодар. ун-т МВД России, 2006. — 79 с.

19. Чучаев, А. И. Преступление на воздушном транспорте (понятие и квалификация) : учеб. пособие / А. И. Чучаев ; Всесоюз. юрид. заоч. ин-т. — Москва : ВЮЗИ, 1986. — 62, [1] с.

20. Чучаев, А. И. Транспортные преступления : понятие, виды, характеристика : монография / А. И. Чучаев, А. Ю. Пожарский. — Москва : Проспект, 2018. — 252, [1] с.

21. Шарапов, Р. Д. Субъект транспортного преступления : монография / Р. Д. Шарапов, С. Н. Шатилович, С. А. Зворыгина ; Тюмен. ин-т повышения квалификации сотрудников Министерства внутренних дел Российской Федерации. — Тюмень : ТИПК МВД России, 2018. — 113 с.

20. Шемякин, Л. Л. Теоретические аспекты ответственности пешеходов за транспортные преступления / Л. Л. Шемякин. — Москва : Вузовская книга, 2010. — 95 с.

21. Якубенко, Н. В. Дорожно-транспортные преступления: сущность, квалификация, расследование / Н. В. Якубенко. — Тюмень : Вектор Бук, 2001. — 115 с.



Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm

https://право.информ2000.рф/index.htm
Бесплатная электронная библиотека по праву и экономике

Учебное издание

# ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ИЛИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Учебное пособие

*Под общей редакцией доктора юридических наук, профессора А. Н. ПОПОВА*

Редактор *Н. Я. Елкина*
Компьютерная правка и верстка *Ж. Т. Дерюжкиной*

Подписано в печать 13.11.2023. Формат 60х90/8.
Печ. л. 6,0. Тираж 500 экз. (1-й з-д 1—90). Заказ 21/23.

Отдел научной информации и издательской деятельности
Санкт-Петербургского юридического института (филиала)
Университета прокуратуры Российской Федерации

Отпечатано в Санкт-Петербургском юридическом институте (филиале)
Университета прокуратуры Российской Федерации
191014, Санкт-Петербург, Литейный просп., 44

Вернуться в каталог книг по транспорту и логистике
https://право.информ2000.рф/tt/tt.htm