

УДК 343.2/.7

**ПРОБЛЕМЫ ПРАВОПРИМЕНИТЕЛЬНОЙ ПРАКТИКИ В ВОПРОСАХ
КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ
И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА**

**PROBLEMS OF LAW ENFORCEMENT PRACTICE IN MATTERS
OF QUALIFICATION OF CRIMES AGAINST TRAFFIC SAFETY
AND TRANSPORT OPERATION**

©**Телегина Е. Г.**

канд. юрид. наук,

Государственный морской университет им. адм. Ф. Ф. Ушакова,
г. Новороссийск, Россия, lady.lena-telegina@yandex.ru

©**Telegina E.**

J.D., Ushakov State Maritime University

Novorossiysk, Russia, lady.lena-telegina@yandex.ru

©**Екимова О. В.**

Государственный морской университет им. адм. Ф. Ф. Ушакова,
г. Новороссийск, Россия, violeta.kholod@mail.ru

©**Yekimova O.**

Ushakov State Maritime University

Novorossiysk, Russia, violeta.kholod@mail.ru

Аннотация. В настоящее время существенно изменился характер транспортной системы страны, появились новые виды транспорта, и как следствие угрозы аварийности значительно трансформировались. Приведенные обстоятельства свидетельствуют о том, что исследование вопросов квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта приобретает более фундаментальное значение.

Российское уголовное законодательство претерпело ряд изменений и дополнений, отвечающих современным требованиям безопасного функционирования транспорта. Законодателем добавлены новые виды транспортных преступлений, однако, многие проблемы правоприменительной практики в сфере уголовно-правовой охраны безопасности движения и эксплуатации транспорта остаются дискуссионными. В статье проанализированы проблемные вопросы правоприменительной практики в сфере уголовно-правовой охраны безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Abstract. Currently, significantly changed the nature of the transport system of the country, new types of transport, and as a result of the threat of accidents significantly transformed. The given circumstances testify to the fact that the study of issues of qualification of crimes against traffic safety and operation of transport is more fundamental. Russian criminal legislation has undergone a number of changes and additions that meet the modern requirements of safe functioning of transport. The legislator added new types of traffic offenses, however, many problems of law enforcement practice in the sphere of criminal-law protection of traffic safety and operation of transport remain controversial. The article analyzes the problematic issues of law enforcement practice in the sphere of criminal-law protection of traffic safety and transport operation.

Ключевые слова: транспортная преступность, виды транспортных преступлений, классификация угроз транспортной безопасности, проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Keywords: vehicle crime, vehicle crime, classification of threats to transportation security, the problems of qualification of crimes against traffic safety and transport operation.

Транспорт относится к числу отраслей повышенной опасности. По оценкам экспертов только дорожно–транспортные происшествия наносят экономике России ущерб, оцениваемый в 4–5% валового национального продукта. Число потерпевших от нарушений безопасности функционирования транспортных средств ежегодно составляет более 30 тысяч человек [1, с. 3]. Эти данные свидетельствуют о том, что больше половины лиц, управляя транспортным средством или выполняя работу по безопасности транспорта, не могли надлежащим образом обеспечить его безаварийность.

Многие проблемы правоприменительной практики в сфере уголовно–правовой охраны безопасности движения и эксплуатации транспорта остаются дискуссионными. Так, среди них отмечают: понятие и признаки транспортного преступления, его виды, угрозы безопасности транспорта и вопросы, касающиеся квалификации данных деяний.

Впервые вопрос о понятии термина «транспортные преступления» был поставлен Н. С. Алексеевым, который отмечал, что для успешной борьбы с транспортными преступлениями серьезное значение имеют вопросы кодификации, правильное построение в законодательстве системы транспортных преступлений, а также разрешение вопроса о том, какие общественно опасные деяния следует отнести к этой группе преступлений [2, с. 147].

На наш взгляд, транспортные преступления, в первую очередь — это преступные деяния (действие или бездействие), посягающие на правильное (бесперебойное) и безопасное функционирование транспортной системы страны. Следовательно, транспортное преступление — это общественно опасное виновное деяние, совершаемое в сфере взаимодействия человека с транспортом (при создании внутренней угрозы безаварийной работы транспорта — лицом, непосредственно управляющим транспортным средством или обеспечивающим безопасность транспорта; при создании внешней угрозы — лицом, не исполняющим указанные функции), нарушающее безопасность движения или эксплуатации транспорта как системы или транспортного средства либо условия обеспечения безопасности транспорта, влекущее предусмотренные в законе преступные последствия.

Предметом транспортных преступлений выступает транспорт или транспортное средство, понимание которого двояко: 1-ое, как одна из важнейших отраслей материального производства, осуществляющая перевозку пассажиров и грузов; 2-ое, как технологическая система, выступающая как совокупность всех видов путей сообщения, транспортных средств, технических устройств и сооружений на путях сообщения, обеспечивающих процесс перемещения людей и грузов различного назначения.

К видам транспортных преступлений, указанных в гл. 27 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» УК РФ, законодатель относит:

- нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, и метрополитена (ст. 263 УК РФ);
- нарушение требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 УК РФ);
- нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ);
- нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию (ст. 264.1 УК РФ);
- недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266 УК РФ);
- приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267 УК РФ);
- нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268 УК РФ);

- нарушение правил при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269 УК РФ);
- неоказание капитаном судна помощи, терпящим бедствие (ст. 270 УК РФ);
- нарушение правил международных полетов (ст. 271 УК РФ);
- нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271.1 УК РФ).

Рассматривая виды угроз безопасности функционирования транспортной системы, их следует подразделять на: внутренние (происходящие от лиц, управляющих транспортным средством, обслуживающих его, осуществляющих эксплуатацию и ремонт, т. е. отвечающих за безопасность его функционирования); внешние (происходящие от лиц, воздействующих на безаварийную работу транспорта, которые по роду своей деятельности не имеют к нему отношения).

Также следует обозначить, что на безопасность функционирования транспорта влияют определенные виды угроз, которые классифицируются в зависимости от их направленности:

1. на безопасность движения или эксплуатации транспорта, или транспортного средства;

2. на выполнение работы, обеспечивающей безаварийность транспорта, вообще, в том числе надлежащим оператором (управляющим субъектом): а) отказ работника транспорта от исполнения своих трудовых обязанностей; б) допуск к работе, связанной с обеспечением безопасности транспорта, лиц:

– по уровню профессиональной подготовки не способных обеспечить безаварийное его функционирование;

– находящихся в состоянии алкогольного или иного опьянения (эта же угроза характерна для управления транспортным средством в состоянии опьянения лицом, владеющим транспортным средством на праве собственности, следовательно, принимающим решение самостоятельно);

3. на условия, обеспечивающие безопасное функционирование транспорта: а) исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры; б) строительство и ремонт транспортных средств; в) выпуск в эксплуатацию транспортных средств с техническими неисправностями; г) ненадлежащее состояние транспортной инфраструктуры; д) нарушение правил использования воздушного пространства.

Каждая из перечисленных угроз, способна нарушать определенное свойство непосредственного объекта транспортного преступления. Следовательно, законодатель исходя из угроз безопасности транспорта, сконструировал состав транспортного преступления и многообразие его видов, не только с целью повышения эффективности уголовно-правового воздействия (предупреждения) на аварийность соответствующих транспортных средств, но и для удобства квалификации преступных посягательств.

Квалификация преступления — является начальным этапом применения уголовной нормы при расследовании конкретного преступления, которая выражается в точной уголовно-правовой оценке общественно-опасного деяния. Квалификация преступного деяния заключается в установлении соответствия между признаками совершенного деяния и признаками, предусмотренными в нормах уголовного закона. Необходимо отметить, что существуют различные проблемы уголовно-правовой квалификации преступлений, связанных с преступными посягательствами против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Например, вызывает споры уголовно — правовая квалификация действий водителя, нарушившего правила эксплуатации транспортного средства в случае передачи управления

транспортным средством другому человеку. Так, привлекать к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ возможно только лицо, управляющее транспортным средством. С момента передачи водителем управление автомобилем другому человеку он перестает быть таким лицом, а значит, его действия нельзя квалифицировать по этой статье. Следует отметить, что ранее такие деяния охватывались понятием «иное грубое нарушение правил эксплуатации» и квалифицировались по ст. 211.2 УК РСФСР. Также возникает вопрос о вине водителя, виновного в нарушении правил дорожного движения, повлекшим причинение потерпевшему тяжкого вреда здоровью, и заведомо оставившего без помощи потерпевшего в опасном для жизни или здоровья состоянии. Имеется ли в данном случае совокупность преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ и ст. 125 УК РФ «Оставление в опасности». В ситуации, когда водитель не был виновен в преступном нарушении указанных правил, но жизнь или здоровье потерпевшего поставлены под угрозу в результате происшествия с управляемым им транспортным средством, то невыполнение обязанности водителем по оказанию помощи потерпевшему влечет ответственность только по ст. 125 УК РФ. Однако такая норма не применяется, если смерть потерпевшего наступила мгновенно, в момент совершения транспортного преступления [3, с. 10–11].

Также в правоприменительной практике вызывает споры определение субъекта преступного посягательства, предусмотренного некоторыми статьями гл. 27 УК РФ. Так, субъектом преступления, предусмотренного ст. 268 УК РФ «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», может быть пассажир, пешеход, достигший возраста 14 лет. В силу прямого указания закона им не могут быть лица, указанные в ст. 263 и 264 УК РФ. Примером служит следующий случай.

Ш. признан виновным в том, что, являясь другим участником движения (кроме лиц, указанных в ст. 263;264 УК РФ), совершил нарушение правил безопасности движения транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека. Преступление совершено при следующих обстоятельствах. Ш., управляя технически исправным велосипедом, в нарушение требований п. п. 1.3, 1.5, 10.1, 24.8 Правил дорожного движения РФ пересекал дорогу по разметке регулируемого пешеходного перехода, где совершил наезд на пешехода Н, который переходил проезжую часть по пешеходному переходу на разрешающий сигнал светофора во встречном движении велосипедиста Ш. направлении. В результате наезда Ш. по неосторожности причинил Н телесные повреждения, которые в совокупности составляют комплекс сочетанной тупой травмы тела, находящейся в прямой причинно-следственной связи с наступлением смерти. Ш. осужден по ч. 2 ст. 268 УК РФ (1).

Следует отметить, что для правильной квалификации преступных деяний, и определения субъекта преступного посягательства, предусмотренного уголовно-правовыми нормами гл. 27 УК РФ, в правоприменительной практике следует руководствоваться разъяснениями Пленума Верховного Суда. Так, Постановлением ПВС РФ «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», были даны разъяснения. Субъектом преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, является лицо, достигшее 16-летнего возраста, управлявшее автомобилем, трамваем или другим механическим транспортным средством, предназначенным для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Субъектом преступления 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 порядке за ранее допущенное нарушение правил дорожного движения, лицо, не имевшее либо лишенное права управления

соответствующим видом транспортного средства, а также лицо, обучающее вождению на учебном транспортном средстве с двойным управлением (2).

Представляет трудность для судебной практики установление причинной связи по категориям дел, предусматривающих уголовную ответственность за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Причинная связь устанавливается между деянием в форме нарушения соответствующих правил и наступившими последствиями. Но сам по себе факт нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств еще ни о чем не говорит. Важно проследить причинно-следственную связь.

Например. Согласно гл. №3 «Должностной инструкции главного механика транспортного отдела ООО „Т“» Н. обязан обеспечить безаварийную и надежную работу всех видов оборудования, их правильную эксплуатацию, своевременный качественный ремонт и модернизацию, осуществлять технический надзор за состоянием и ремонтом защитных устройств на механическом оборудовании, участвовать в приеме и установке нового оборудования, организовывать учет всех видов оборудования на объекте, а также отработавшего амортизационный срок и морально устаревшего, подготовку документации на списание, изучать условия работы оборудования, отдельных деталей и узлов с целью выявления причин их преждевременного износа.

х.04.2011г. Н., проявляя преступную небрежность, выполняя свои должностные обязанности, будучи ответственным, за техническое состояние транспортного средства, разрешил выезд автомобиля «Х» с прицепом, у которого тягово-сцепное устройство не соответствует конструкторской документации открытого акционерного общества «Х». При этом выписал путевой лист грузового автомобиля, водителем которого является З., от х.04.2011 года, согласно графе особых отметок: «автомобиль технически исправен, выезд разрешен», поставил свою подпись.

х.04.2011г. З., подъезжал к г. Выксу Нижегородской обл. на указанном автомобиле. В это время во встречном направлении двигался автомобиль «Х» под управлением гр. Е1. В салоне автомашины «Х» на пассажирском сиденье находилась гр. Е2.

В это время с прицепом З. произошло разрушение тягово-сцепного устройства, отчего прицеп выехал на полосу встречного движения. В результате выезда, прицеп произвел опрокидывание на автомобиль «Х». В результате дорожно-транспортного происшествия водитель Е1. и пассажир Е2. погибли на месте происшествия.

Н. нарушил п. 2.3.1. Правил Дорожного Движения Российской Федерации (ПДД РФ), п. п. 11, 12 Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения (утвержденного постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23.10.1993 года №1090) (далее — Основные положения) совместно с п. 7.6 Приложения к Основным положениям по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностям должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения согласно которым:

– п. 2.3.1 ПДД РФ перед выездом проверить и в пути обеспечить исправное техническое состояние транспортного средства в соответствии с Основными положениями по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения. Запрещается движение при неисправности рабочей тормозной системы, рулевого управления, сцепного устройства (в составе автопоезда) ...

– п. 11 Основных положений. Запрещается эксплуатация автомобилей, автобусов, автопоездов, прицепов, мотоциклов, мопедов, тракторов и других самоходных машин, если их техническое состояние и оборудование не отвечает требованиям Перечня неисправностей и условий, при которых запрещается эксплуатация транспортных средств (согласно приложению)...

– п. 7.6 Приложения к Основным положениям. Неисправны тягово–сцепное и опорно–сцепное устройства тягача и прицепного звена, а также отсутствуют или неисправны предусмотренные их конструкцией страховочные тросы (цепи)...

– п. 12 Основных положений. Должностным и иным лицам, ответственным за техническое состояние и эксплуатацию транспортных средств, запрещается: выпускать на линию транспортные средства, имеющие неисправности, с которыми запрещается их эксплуатация, или переоборудованные без соответствующего разрешения, или не зарегистрированные в установленном порядке, или не прошедшие государственный технический осмотр...

Данное ДТП явилось следствием грубого нарушения Н. пунктов 2.3.1. ПДД РФ, п. 11, 12 Основных положений, п. 7.6 Приложения к основным положениям, которое состоит в прямой причинной связи с наступившими последствиями. Действия Н. суд квалифицировал по ч. 3 ст. 266 УК РФ как выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть двух лиц (3).

Исследуя проблемы квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, мы заключили, что судебная практика сталкивается с ситуациями, когда нарушение правил очевидно, но оно находится в причинной связи с результатом действий либо бездействий других участников движения. Это обусловлено тем, что в управлении безопасностью движения транспортного средства одновременно участвует несколько лиц. Ни машинист, ни капитан судна, ни командир экипажа самолета, за редким исключением, не могут принимать решения, не согласовывая их с др. лицами, обеспечивающими безопасность движения. В таком случае общественно опасные последствия нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств являются общим результатом действий (бездействия) разных лиц. В данном случае действия каждого из правонарушителей должны квалифицироваться по ст. 263 УК РФ. Однако, следует отметить, что признаки нарушения правил у каждого из них являются разными в соответствии с должностными обязанностями.

Так, вахтенный помощник М., исполнявший обязанности старшего помощника капитана шаланды «Ока», и капитан теплохода «Гавриил Кирдишев» С. были признаны виновными в нарушении правил безопасности движения водного транспорта, повлекшем кораблекрушение и гибель человека. Преступление совершено при следующих обстоятельствах. Шаланда «Ока» выполняла рейс по транспортировке грунта. В ходовой рубке находились вахтенный помощник М., исполнявший обязанности старшего помощника капитана, и рулевой Ш. Согласно требованиям правил безопасности движения водного транспорта и, в частности, п. 218(а) Устава службы на судах морского технического флота Министерства транспортного строительства, вахтенный помощник капитана обязан постоянно вести наблюдение за окружающей обстановкой, чтобы предотвратить опасность столкновения. Однако исполнявший обязанности старшего помощника капитана шаланды «Ока» М. нарушил указанные требования. В это время по акватории следовал теплоход «Гавриил Кирдишев» с находящимися на мостике капитаном С. и вахтенными. Впереди идущая шаланда «Ока» была замечена на теплоходе, когда расстояние между судами составляло около 2,5 миль. Скорость движения теплохода достигали 13,5 узлов, в то время как согласно Правилам плавания судов в Авачинской губе и на подходах к ней не должна превышать 9 узлов. Не имея полной информации о намерениях «Оки», С. решил обогнать ее. При расстоянии между судами 4–5 кабельтовых, теплоход дал сигнал, означающие намерение судна совершить обгон по правому борту шаланды. При этом С. должным образом не учел маневренные возможности своего судна и не выбрал безопасную дистанцию обгона. Капитан шаланды М., не зная обстановки позади судна и не убедившись в безопасности маневра, дал указание рулевому повернуть шаланду, но сигнал поворота

подан не был. Поскольку дистанция между судами оказалась незначительной, а скорость теплохода высокой, избежать столкновения не удалось, в результате чего погиб матрос Г. В данном случае признано наличие причинной связи между нарушениями правил безопасности движения, допущенными М. и С. и общим для них преступным результатом [4, с. 31–32].

Именно большое количество вопросов среди специалистов в области уголовного права и практических работников побудило более детально исследовать наиболее распространенные виды преступных деяний в транспортной сфере. Вследствие чего ряд правонарушений были криминализованы и законодательно закреплены. Так, российское уголовное законодательство закрепило уголовную ответственность за:

- нарушение требований в области транспортной безопасности — ст. 263.1 УК РФ;
- нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию — ст. 264.1 УК РФ;
- нарушение правил использования воздушного пространства РФ — ст. 271.1 УК РФ.

Данное обстоятельство, на наш взгляд, является вполне обоснованным, так как нарушение правил, закрепленных в гл. 27 УК РФ, приводит к угрозам безопасности всей транспортной системы России, здоровью и имуществу граждан, а также наносит ущерб организациям и государству. А выделение данных правонарушений в отдельные составы преступлений способствует правильной квалификации преступных деяний против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Исходя из сущности преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, его объектом не может выступать собственно безопасность движения или эксплуатации транспортных средств. Существуют определенные условия обеспечения этой безопасности, относящиеся к объектам транспортной инфраструктуры — путям, системам сигнализации и связи и т. д. Нарушение указанных условий может привести к нарушению и безопасности функционирования конкретного транспортного средства или транспортной системы в целом. Следовательно, охраняя объекты транспортной инфраструктуры, российский уголовный закон тем самым обеспечивает безаварийность работы транспорта. Поэтому объектом уголовно-правовой охраны следует признавать общественные отношения, характеризующие условия безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена, а также автомобильного транспорта и городского электротранспорта [1, с. 158–160].

Рассматривая введение в уголовный закон России ст. 264.1 УК РФ, мы заключили о наличии существенных отличий, позволяющих отграничить состав преступления, предусмотренный данной статьей от смежных составов. Так, объективная сторона преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ выражается в действии, которое состоит в управлении транспортным средством в состоянии опьянения при наличии альтернативных условий:

Во-первых, наличие административного наказания за аналогичное нарушение. То есть в качестве обязательного признака предполагается административная преюдиция. Однако законодатель не дает четких указаний момента совершения повторного правонарушения, образующего преступление, следовательно, надлежит руководствоваться общими положениями административного законодательства России. Так, в соответствии со 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.

Например. 13 ноября 2014 года мировым судьей судебного участка № X гр. В. признан виновным в совершении административного правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 12.8 КоАП РФ, за управление транспортным средством в состоянии алкогольного

опьянения, и ему Постановлением суда было назначено наказание в виде административного штрафа в размере 30 000 руб. с лишением права управления транспортными средствами сроком на 1 (один) год 6 (шесть) месяцев, данное Постановление вступило в законную силу 25.11.2014 г. 23.08.2016 г. в 6.00 ч. гр. В., будучи в состоянии алкогольного опьянения, управлял механическим транспортным средством — автомобилем, будучи ранее подвергнутым административному наказанию за управление транспортным средством в состоянии опьянения. При этом В. был остановлен инспектором ДПС ОБДПС по г. Краснодару ст. лейтенантом полиции Н. После чего, при прохождении освидетельствования у гр. В., согласно акта освидетельствования на состояние алкогольного опьянения № 23 ОЕ 269274 от 23.08.2015 г., было установлено состояние опьянения (0,68 мг/л абсолютного этилового спирта в выдыхаемом воздухе). Суд признал гр. В. виновным в совершении преступления, предусмотренного ст. 264.1 УК РФ (4).

Важно отметить, что действие ст. 264.1 УК РФ вступило в силу 01.07.2015г. Следовательно, возникает вопрос, учитывается ли для целей ст. 264.1 УК РФ административное наказание, назначенное лицу до 1.07.2015 г. за управление транспортным средством в состоянии опьянения или за невыполнение законного требования уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения? В соответствии с разъяснениями Верховного Суда РФ, данное административное правонарушение учитывается, если на момент совершения нового правонарушения не истек срок, установленный статьей 4.6 КоАП РФ, поскольку лицо, подвергнутое административному наказанию за указанное правонарушение до 1.07.2015 г., совершая аналогичное правонарушение после 30.06.2015 г., осознает, что совершает тем самым уголовно наказуемое деяние, запрещенное ст. 264.1 УК РФ (5).

Во-вторых, не выполнено законное требование уполномоченного должностного лица о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения. Важно отметить, что состояние опьянения определено законодательно в примечании 2 ст. 264 УК РФ. Однако следует отметить, что данная норма распространяет свое действие только на автомобильный транспорт, городской электротранспорт и иные механические транспортные средства, на управление которым в соответствии с законом РФ о безопасности дорожного движения предоставляется специальное право. Следовательно, управление железнодорожным подвижным составом, судном воздушного или водного транспорта в состоянии опьянения не образует состава рассматриваемого преступления.

В-третьих, наличие не погашенной или не снятой судимости за совершение преступления, предусмотренного ч. 2, ч. 4 ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» либо ст. 264.1 УК РФ. Преступления, предусмотренные ч. 2 ст. 264 и ст. 264.1 УК РФ, отнесены законодательным органом государственной власти к преступлениям небольшой тяжести, а ч. 4 и 6 ст. 264 УК РФ — к средней тяжести. Следовательно, в соответствии с п. «в» ч. 2 ст. 86 УК РФ судимость будет погашена по истечении 3-х лет после отбытия наказания.

В результате проведенного нами анализа проблем квалификации транспортной преступности, влияющей на нормальное функционирование транспортного комплекса, мы пришли к выводу, что транспортная безопасность, в соответствии с Федеральным законом (б), предполагаемая как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, требует особого внимания. Исследование проблем квалификации в сфере уголовно-правовой охраны транспортной безопасности исходит из потребностей следственной и судебной практики, а изучение угроз, нарушающих безопасность движения и эксплуатации транспорта, выступает в качестве совершенствования уголовного закона России.

Источники:

- (1). Апелляционное Постановление Московского городского суда от 02.12.2015г. // СПС «Консультант плюс» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=SOJ&n=1232585#0> (дата обращения: 15.04.2017).
- (2). Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // СПС «Консультант Плюс» [Электронный ресурс]. URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_82656/ (дата обращения: 15.04.2017).
- (3). Приговор Выксунского городского суда Нижегородской обл. от 2 ноября 2011 г. по делу № 1-210/2011 // Судебная практика РФ. [Электронный ресурс]. URL: www.rospravosudie.com (дата обращения: 10.04.2017).
- (4). Приговор судьи судебного участка № 35 Карасунского внутригородского округа г. Краснодара от 20 октября 2016 г. по делу № 1-11/2016 // Судебные и нормативные акты РФ. [Электронный ресурс]. URL: www.sudakt.ru (дата обращения: 15.04.2017).
- (5). Обзор судебной практики // Судебные и нормативные акты РФ. [Электронный ресурс]. URL: www.sudakt.ru (дата обращения: 15.04.2017).
- (6). Федеральный закон от 9 февраля 2007г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (с изм. и доп., вступ. В силу 21.12.2016) // СПС «Консультант Плюс». URL: <http://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=200092#0> (дата обращения: 27.04.2017).

Список литературы:

1. Пожарский А. Ю. Система норм о транспортных преступлениях в уголовном праве России (становление и развитие): дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. 224 с.
2. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Ответственность за преступления, посягающие на правильную работу советского транспорта. Л.: Изд-во Ленинградского ун-та, 1957. 147 с.
3. Коробеев А. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств // Законы России: опыт, анализ, практика. 2007. №11. С. 10-11.
4. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений. М.: РАП, 2011. 168 с.

References:

1. Pozharskii, A. Yu. (2016). Sistema norm o transportnykh prestupleniyakh v ugovnom prave Rossii (stanovlenie i razvitie): dis. ... kand. jurid. nauk. Moscow, 224
2. Alekseev, N. S. (1957). Transportnye prestupleniya. Otvetstvennost za prestupleniya, posyagayushchie na pravilnuyu rabotu sovetskogo transporta. Leningrad, Izd-vo Leningradskogo un-ta, 147
3. Korobeev, A. I. (2007). Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravil dorozhnogo dvizheniya ili ekspluatatsii transportnykh sredstv. *Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika*, (11). 10-11
4. Pikurov, N. I. (2011). Kvalifikatsiya transportnykh prestuplenii. Moscow, RAP, 168

*Работа поступила
в редакцию 20.05.2017г.*

*Принята к публикации
25.05.2017 г.*

Ссылка для цитирования:

Телегина Е. Г., Екимова О. В. Проблемы правоприменительной практики в вопросах квалификации преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Бюллетень науки и практики. Электрон. журн. 2017. №6 (19). С. 276-285. Режим доступа: <http://www.bulletennauki.com/telegina> (дата обращения 15.06.2017).

Cite as (APA):

Telegina, E., & Yekimova, O. (2017). Problems of law enforcement practice in matters of qualification of crimes against traffic safety and transport operation. *Bulletin of Science and Practice*, (6), 276-285