

**В.В. Кусакин**

**НЕКОТОРЫЕ ВОПРОСЫ ПРАКТИКИ ПРИМЕНЕНИЯ  
СТ. 263 УК РФ**

**SOME QUESTIONS OF THE PRACTICE OF APPLICATION  
OF ART. 263 OF THE CRIMINAL CODE  
OF THE RUSSIAN FEDERATION**



**Введение:** в статье рассматриваются вопросы, связанные с реализацией уголовно-правовых норм об ответственности за преступления в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта.

**Материалы и методы:** при проведении исследования применялась совокупность диалектических методов исследования, среди которых компаративный, герменевтический, дискурсивный, формально-юридический методы, а также некоторые социологические методы: наблюдение; методы экспертных оценок и анализа. Метод анализа применялся при исследовании нормативных документов и материалов судебной статистики.

**Результаты исследования:** на основе анализа автор приходит к выводу, что практика применения ст. 263 Уголовного кодекса РФ (далее – УК РФ) оказывается достаточно дискуссионной, например, одним из спорных вопросов является назначение наказания лицам, совершившим преступление в состоянии опьянения. Одним из предложений по совершенствованию санкций данной статьи является введение дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью.

**Обсуждение и заключения:** в статье проведен комплексный анализ соответствующих норм уголовного законодательства в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, а также предложено авторское решение проблемных аспектов.

*Ключевые слова:* уголовное право; транспортная безопасность; железнодорожный транспорт; водный транспорт; воздушный транспорт; судебная практика

Для цитирования: Кусакин В.В. Некоторые вопросы практики применения ст. 263 УК РФ // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2019. Т. 10, № 1. С. 43-49. DOI: 10.24420/KUI.2019.30.58.007

**Introduction:** the article deals with issues related to the implementation of criminal law on liability for road safety and vehicle operation crimes.

**Materials and Methods:** during the study, a set of dialectical research methods was used, including comparative, hermeneutic, discursive, formal legal methods, as well as some sociological methods: observation; methods of expert assessments and analysis. The method of analysis was used in the study of regulatory documents and materials of judicial statistics.

**Results:** on the basis of the analysis, the author comes to the conclusion that the practice of applying Art. 263 of the Criminal Code of the Russian Federation is sufficiently debatable, for example, one of the controversial issues is the sentencing of persons who have committed a crime while intoxicated. One of the proposals to improve the sanctions of this article is the introduction of an additional penalty in the form of deprivation of the right to occupy certain positions or engage in certain activities.

**Discussion and Conclusions:** the article carried out a comprehensive analysis of the relevant criminal law in the field of road safety and vehicle operation, as well as proposed the author's solution to the problem aspects.

*Key words:* criminal law; transport security; railway transport; water transport; air transport; arbitrage practice

For citation: Kusakina V.V. Some questions of the practice of application of art. 263 of the Criminal Code of the Russian Federation // Bulletin of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2019. V.10, N 1. P. 43-49. DOI: 10.24420/KUI.2019.30.58.007

### Введение

С принятием в 1996 году нового УК РФ, пришедшего на смену УК РСФСР 1960 года, в отечественном уголовном законодательстве появилась статья, предусматривающая ответственность за преступное нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Появление в УК РФ данной статьи, как и в целом главы 27, посвященной преступлениям против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта, было обусловлено всем процессом развития уголовного законодательства в нашей стране, а также техническим состоянием транспорта. Ранее в УК РСФСР, и в уголовных кодексах союзных республик существовали статьи за нарушение правил движения и эксплуатации транспорта, появление в новом виде ст. 263 УК РФ было продиктовано меняющимися реалиями. Многие идеи (в том числе и относительно преступлений, связанных с движением и эксплуатацией транспорта), выдвигавшиеся учеными-юристами ранее, нашли свое отражение в действующем УК РФ. Тем не менее, очевидно, что принятый в 1996 году УК РФ нуждается в дальнейшем совершенствовании. Введение в действие статьи 263 УК РФ, безусловно, было прогрессивным шагом, продиктованным современными реалиями, однако полагаем, что ст. 263 УК РФ нуждается в дальнейшем совершенствовании.

### Обзор литературы

Непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, по мнению ряда ученых-юристов, необходимо считать общественные отношения, обеспечивающие безопасность функционирования тех конкретных видов транспорта, которые перечислены в данной статье. Такой точки зрения придерживается, в частности, Т.Ю. Орешкина, считающая здоровье и жизнь человека дополнительными объектами данного преступления [1, с. 482]. Автор статьи склонен согласиться с приведенной точкой зрения на непосредственный объект данного вида преступления. Существуют и другие точки зрения относительно непосредственного объекта рассматриваемого преступления. По мнению В.И. Жулева, непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, являются жизнь и здоровье людей [2, с. 32]. Мы считаем, что В.И. Жулев, относя жизнь и здоровье к объектам преступления, прав лишь частично, поскольку они действительно являются объектами этого преступления, но не непосредственными, а дополнительными, которые обозначены в разных частях статьи, – жизнь (ч. 2 и 3) и здоровье человека (ч. 1). Безопасность движе-

ния и эксплуатации предполагает состояние защищенности самого транспорта и процесса его движения, а также предотвращение случаев, которые могут повлечь за собой такие тяжкие последствия, как причинение вреда здоровью и жизни граждан, а также предотвращение ущерба.

Безусловно, посягательством на общественную безопасность преступное деяние, предусмотренное ст. 263 УК РФ, не ограничивается, и в данном случае наличие дополнительных объектов неизбежно. Таковыми могут являться жизнь и здоровье человека, а также право собственности и имущественные интересы. В связи с этим, по мнению Е.А. Фролова, в тех случаях, когда одним преступлением одновременно причиняется вред сразу нескольким общественным отношениям различного типа, необходимо выделять и дополнительный объект, который включает в себя общественные отношения, что «заслуживают самостоятельной уголовно-правовой защиты применительно к целям и задачам издания данной нормы, защищаемые уголовным законом лишь попутно», так как они «неизбежно ставятся в опасность причинения вреда при совершении посягательства на основной объект» [3]. Данная точка зрения была высказана задолго до появления УК РФ 1996 года и, по нашему мнению, справедлива относительно объекта преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ.

### Результаты исследования

Предметом преступления являются обозначенные в названии статьи виды транспорта – железнодорожный, воздушный, морской, внутренний водный транспорт и метрополитен. Необходимо отметить, что данные виды транспорта относятся к источникам повышенной опасности, имеющим особое уголовно-правовое значение, и в случаях, когда речь заходит об источниках повышенной безопасности, которые являются предметом либо средством совершаемого преступления, совершенные преступления с неосторожной формой вины становятся более общественно опасными ввиду тяжести преступных последствий. По мнению М.С. Гринберга, объект технического преступления, к которым, безусловно, относится и объект, предусмотренный ст. 263 УК РФ, является стержневым и организующим признаком состава преступления и имеет особую значимость, поскольку предмет данного преступления, как указывалось выше, несет повышенную опасность и при его использовании ненадлежащим образом предмет может причинить вред объекту технического преступления [4, с. 78].

С субъективной стороны преступление характеризуется неосторожной формой вины. При этом указанный в ч. 1 данной статьи отказ от исполнения трудовых обязанностей может быть

только осознанным, но в целом такое преступление будет неосторожным в силу психического отношения виновного к последствиям, на неосторожность относительно наступления преступных последствий (тяжкий вред здоровью, крупный ущерб, смерть лица либо двух и более лиц) есть указания во всех трех частях статьи, и в целом такая позиция законодателя представляется нам юридически верной. Совершение подобных преступлений с данными видами транспорта с умышленной формой вины будет квалифицироваться по другим статьям. Более четко разделен и субъект данной статьи, а именно: таковым будет лицо, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанное соблюдать правила безопасности перечисленных в названии и диспозиции статьи видов транспорта.

Стоит отметить, что одним из оснований наступления уголовной ответственности по ст. 263 УК РФ является наступление крупного ущерба, в примечании к статье обозначено, что таковым признается ущерб, превышающий один миллион рублей. Ранее понятие крупного ущерба действовало и для ст. 264 УК РФ, но с принятием в декабре 2003 г. Федерального закона № 163-ФЗ<sup>1</sup> наряду с причинением средней тяжести вреда здоровью причинение крупного ущерба в данной статье было декриминализовано, одновременно было декриминализовано оставление места дорожно-транспортного происшествия, ранее предусмотренное ст. 265 УК РФ. Столь масштабная декриминализация была достаточно неоднозначно воспринята учеными-юристами. Декриминализация причинения крупного ущерба и средней тяжести вреда здоровью коснулась тогда и ст. 263 УК РФ, но Федеральным законом от 27 июля 2010 года № 195<sup>2</sup> крупный ущерб как квалифицирующий признак преступления был возвращен в статью.

Несколько раз в статью 263 УК РФ вносились поправки, логичным ее продолжением стало введение в действие в 2010 г. ст. 263.1 УК РФ, предусматривающей уголовную ответственность за различные аспекты ст. 263 УК РФ. Содержание статьи в целом и перечисленные в ней различные виды транспорта рассматривались многими учеными-юристами, в том числе и в диссертационных исследованиях (М.М. Колчин [5], Д.В. Токманцев [6], И.М. Тяжкова [7] и другие).

Крайне актуальная проблема профилактики нарушений безопасности дорожного движения лицами, находящимися в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического либо токсического), со временем привела к появлению квалифицированных составов преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, в 2009 году в указанной статье законодатель выделил преступные деяния, совершенные в состоянии опьянения и повлекшие последствия различной тяжести<sup>3</sup>. Ряд ученых-юристов выдвигали предложения ввести квалифицированные составы преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, связанные с нахождением виновного лица в нетрезвом виде. Так, на взгляд Ю.М. Антоняна, необходимо учитывать состояние опьянения также и при посягательстве на безопасность движения и эксплуатации видов транспорта, обозначенных в ст. 263 УК РФ [8]. По мнению Н.А. Егоровой, при нарушении правил безопасности, обозначенных в ст. 263 УК РФ, видов транспорта лицами, находящимися в нетрезвом виде, существует возможность наступления более тяжких последствий (ввиду несравненно большего количества человеческих жертв), чем при совершении преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ [9].

На наш взгляд, опасения, высказанные Ю.М. Антоняном и Н.А. Егоровой, являются небеспочвенными. Как уже отмечалось, транспортное средство является источником повышенной опасности, а если им управляет лицо, находящееся в состоянии опьянения, то степень опасности возрастает кратно [10]. Относительно самого состояния опьянения существуют различные мнения ученых-юристов о том, стоит ли считать его отягчающим обстоятельством. В настоящее время в перечне отягчающих наказание обстоятельств, представленном в п. 1 ст. 63 УК РФ, отсутствует такое обстоятельство, как нахождение лица в состоянии опьянения, в то время как данный перечень, согласно постановлению Пленума Верховного Суда РФ № 58 «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания» от 22 декабря 2015 г.<sup>4</sup>, является исчерпывающим и не подлежит расширительному толкованию. Более того, в данном постановлении отдельно было указано на то, что совершение преступления в состоянии опьянения законом не отнесено к отягчающим наказание обстоятельствам.

<sup>1</sup> О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 08.12.2003 № 162-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2003. № 50. Ст. 4848.

<sup>2</sup> О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с обеспечением транспортной безопасности: Федеральный закон от 27.07.2010 № 195-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2010. № 31. Ст. 4164.

<sup>3</sup> О внесении изменения в статью 264 Уголовного кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 13.02.2009 № 20-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2009. № 7. Ст. 788.

<sup>4</sup> О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 22 декабря 2015 года № 58 // Бюллетень Верховного Суда РФ. 2016. № 2.

Необходимо отметить, что УК РСФСР 1960 г. признавал состояние опьянения отягчающим обстоятельством<sup>1</sup>. Большое количество регистрируемых преступлений в состоянии опьянения обусловило ряд изменений в уголовном законодательстве: Федеральным законом от 21 октября 2013 г. № 270-ФЗ<sup>2</sup> были внесены поправки в ст. 63 УК РФ, принятие которых стало попыткой найти золотую середину и компромисс между сторонниками различных точек зрения на то, в каком юридическом контексте следует оценивать состояние опьянения при совершении преступления. Согласно данному закону, в ст. 63 УК РФ был внесен п. 1.1, согласно которому в зависимости от конкретных обстоятельств дела и личности преступника суд вправе признавать состояние опьянения отягчающим обстоятельством, но при этом не обязан делать это всякий раз. Подобной позиции придерживается и В.Г. Павлов, предложивший добавить в перечень отягчающих наказание обстоятельств состояние опьянения, при том что суд в зависимости от обстоятельств конкретного преступления вправе не признавать это обстоятельство отягчающим наказанием [11]. В декабре 2018 года аналогичную позицию занял и Пленум Верховного Суда РФ, отразив в постановлении от 18 декабря 2018 г., что состояние опьянения не может быть признано отягчающим обстоятельством<sup>3</sup>.

В то же время, несмотря на изменившиеся в законодательстве обстоятельства, существуют противоположные точки зрения, согласно которым нахождение лица в состоянии опьянения следует считать отягчающим либо, наоборот, смягчающим обстоятельством. Предложения о внесении изменений в ст. 63 УК РФ о признании состояния опьянения отягчающим обстоятельством выдвигались некоторыми авторами [12]. Так, например, А.С. Бабанов предложил отразить в ст. 63 УК РФ повышенную уголовную ответственность за совершение в состоянии опьянения насильственных преступлений и преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта [13]. Мы полагаем, что в этом есть определенная логика, поскольку транспорт является источником повышенной опасности, а неосторожное преступление с использованием источника повышенной опасности может оказаться более опасным, чем умышленное

преступление без такового источника. Как верно отмечают И.И. Бикеев и Э.Ю. Латыпова, подавляющее большинство преступлений, совершаемых по небрежности, совершается с использованием источников повышенной опасности: использованием транспортных средств, других механизмов, взрывчатых веществ, строительством, испытанием техники, медициной и т.п. [14, с. 45]. Сторонники смягчения уголовной ответственности склонны считать, что в таком состоянии лицо не ведает, что творит, и фактически это является аффектом. Существует мнение о необходимости исключения ст. 23 УК РФ в связи с тем, что поправки, внесенные в УК РФ в течение последних нескольких лет, привели к переоценке законодателем состояния опьянения с уголовно-правовой точки зрения [15]. На наш взгляд, такой подход в современных условиях, когда треть преступлений совершается в состоянии опьянения, грозил бы нашей стране самыми катастрофическими последствиями. Сторонники ужесточения позиции относительно данного вопроса в свою пользу приводят статистику совершения преступлений, согласно которой в состоянии опьянения совершается значительная часть преступлений [16].

Исходя из вышеизложенного и разделяя опасность относительно гораздо более высокой опасности управления транспортным средством лицом, находящимся в состоянии опьянения, автор склонен не считать необходимым в современных условиях вводить дополнительные квалифицированные составы преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, когда в зависимости от конкретных обстоятельств каждого дела суд может посчитать состояние опьянения отягчающим наказанием и с учетом этого назначить более строгое наказание. К тому же в этом случае пришлось бы распространить на ст. 263 УК РФ примечание № 2 о том, какое лицо находится в состоянии опьянения, – так же, как на ст. 264.1 УК РФ были распространены примечания ст. 264 УК РФ. Между тем примечание № 2 постановлением Конституционного Суда РФ от 25 апреля 2018 г.<sup>4</sup> было признано противоречащим Конституции РФ, поскольку оно ставит находящееся в состоянии опьянения лицо, совершившее преступление, предусмотренное данной статьей, в привилегированное положение, так как факт уста-

<sup>1</sup> Уголовный кодекс РСФСР от 27.10.1960 (в ред. от 30.07.1996) (утратил силу) // Ведомости Верховного Совета РСФСР. 1960. № 40. Ст. 591.

<sup>2</sup> О внесении изменения в статью 63 Уголовного кодекса Российской Федерации: Федеральный закон от 21.10.2013 № 270-ФЗ // Собрание законодательства Российской Федерации. 2013. № 43. Ст. 5440.

<sup>3</sup> О внесении изменений в постановления Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 20 декабря 2011 года № 21 «О практике применения судами законодательства об исполнении приговора» и от 22 декабря 2015 года № 58 «О практике назначения судами Российской Федерации уголовного наказания»: постановление Пленума Верховного Суда РФ от 18 декабря 2018 года № 43.

<sup>4</sup> По делу о проверке конституционности пункта 2 примечаний к статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации в связи с запросом Ивановского областного суда: постановление Конституционного Суда РФ от 25 апреля 2018 года № 17-П // Вестник Конституционного Суда РФ. 2018. № 5.

новления употребления вызывающих опьянение веществ будет затруднен. Если установление этого факта затруднено в отношении лиц, управляющих автомобилем, то в отношении лиц, управляющих транспортными средствами, перечисленными в ст. 263 УК РФ, установление этого факта может быть затруднено в большей степени. Однако если все же будет установлено состояние опьянения, то судья вправе, согласно п. 1.1, в зависимости от конкретных обстоятельств дела признать его отягчающим обстоятельством.

Еще один спорный, на наш взгляд, момент относительно ст. 263 УК РФ заключается в том, что законодатель в числе дополнительных видов наказания не указал лишение права заниматься определенной деятельностью или занимать определенные должности в ч. 2 и 3 данной статьи, в то время как в ч. 1 оно указано. Также дополнительное наказание в виде лишения права заниматься определенной деятельностью в качестве обязательного зафиксировано во всех частях ст. 264 УК РФ, причем во всех частях, кроме первой, назначение данного дополнительного наказания является обязательным (данные части связаны с нахождением виновного лица в состоянии опьянения и/или с причинением смерти одному либо двум и более лицам). В то же время перечисленные в ст. 263 УК РФ виды транспорта могут являться источниками повышенной степени в гораздо большей степени, чем автомобиль: при аварии состава метрополитена, поезда, водного судна, вертолёта или самолёта число погибших и пострадавших может достигать нескольких десятков и даже сотен человек. Статистика Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации свидетельствует, что за 2017 г. из 18 случаев осуждения по ч. 2 и 3 ст. 263 УК РФ дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью применялось лишь в пяти случаях<sup>1</sup>.

Полагаем, что необходимо внести изменения в п. 2 и 3 ст. 263 УК РФ, при этом дополнительное наказание в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет должно быть обязательным, поскольку оно является обязательным за подобные нарушения при управлении автомобилем.

На наш взгляд, необходимо изложить п. 2 и 3 ст. 263 УК РФ в следующей редакции:

*2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности смерть человека, – наказываются принуди-*

*тельными работами на срок до пяти лет либо лишением свободы на тот же срок с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.*

*3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, – наказываются принудительными работами на срок до пяти лет либо лишением свободы на срок до семи лет с лишением права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до трех лет.*

Стоит отметить, что ранее ч. 3 ст. 263 УК РФ предусматривала нижние пределы наказания за данный состав преступления, которые были исключены в ходе масштабной декриминализации в декабре 2003 года. А.И. Коробеев, в частности, отмечал, что, определяя пределы наказуемости, законодатель тем самым ограничивает рамки судебного усмотрения определенными рамками, лишь в пределах которых может действовать суд, тем самым сужая возможности для вынесения произвольных решений, не соответствующих реальному масштабу деяний [17]. Не принимая во внимание нижние пределы наказания, обязательное назначение дополнительного наказания также можно отнести к числу ограничителей рамок судебного усмотрения.

### Выводы

Подводя итоги изложенному, отметим, что современная конструкция ст. 263 УК РФ нуждается в дальнейшем совершенствовании. Соглашаясь с опасениями относительно большей тяжести последствий преступлений, предусмотренных ст. 263 УК РФ, в сравнении со ст. 264 УК РФ, не считаем необходимым введение квалифицированных составов преступления, связанных с нахождением лица, управляющего транспортным средством, в состоянии опьянения. В настоящее время судья обладает достаточным юридическим инструментарием для определения наказания, соответствующего тяжести преступления и его последствий. В то же время введение обязательного дополнительного наказания в виде лишения права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью будет гораздо больше соответствовать тяжести последствий составов преступлений, предусмотренных ч. 2 и 3 ст. 263 УК РФ, и ограничит рамки судебного усмотрения там, где это явно необходимо.

<sup>1</sup> Отчет о видах наказания по наиболее тяжкому преступлению (без учета сложения). URL: <http://www.cdep.ru/index.php?id=79&item=4572> (дата обращения: 24.12.2018).

### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Орешкина Т.Ю. Уголовное право Российской Федерации. Особенная часть. М., 2004. С. 482.
2. Жулев В.И. Транспортные преступления. М., 2001. С. 32.
3. Фролов Е.А. Объект уголовно-правовой охраны и его роль в организации борьбы с посягательствами на социалистическую собственность: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук: 12.00.08. Свердловск, 1971. С. 23-24.
4. Гринберг М.С. Технические преступления. Новосибирск, 1992. С. 78.
5. Колчин М.М. Уголовно-правовое обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта: дис. ... канд. юрид. наук. М., 2008. 200 с.
6. Токманцев Д.В. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Красноярск, 2008. 26 с.
7. Тяжкова И.М. Ответственность за неосторожные преступления, совершаемые при использовании источников повышенной опасности: дис. .... докт. юрид. наук. М., 2003. 399 с.
8. Антонян Ю.М. Проблемы неосторожной преступности // Вестник Воронежского института МВД России. 2011. № 1. С. 41-43.
9. Егорова Н.А. Об оценке последних (2009 г.) изменений уголовного законодательства России // Современные проблемы права: сборник научных трудов. Волгоград, 2009. Ч. 1. С. 68.
10. Латыпова Э.Ю. О влиянии средств массовой информации на профилактику и предупреждение зависимости от алкоголя и наркомании // Уголовно-правовая превенция в сфере оборота наркотических средств или психотропных веществ, алкогольной и спиртосодержащей продукции (региональный аспект): сборник материалов Всероссийской научно-практической конференции. Чебоксары, 2015. С. 148-152.
11. Павлов В.Г. Субъект преступления и уголовная ответственность. СПб.: Лань, 2000. С. 138.
12. Костюк Н.М. Правовая оценка состояния опьянения при нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264 УК РФ) // Вестник Челябинского государственного университета. 2003. № 11 (302). С. 78-82.
13. Бабанов А.С. Уголовная ответственность за преступления, совершенные в состоянии опьянения: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Саратов, 2002. С. 23.
14. Бикеев И.И., Латыпова Э.Ю. Ответственность за преступления, совершенные с двумя формами вины. Казань: Познание, 2009. 228 с.
15. Газданова Е.К. Неоднозначность законодательного подхода к уголовно-правовой оценке состояния опьянения // Актуальные вопросы российского права. 2016. № 4. С. 156-159.
16. Иванов Н.Г. Аномальный субъект преступления. Проблемы уголовной ответственности. М.: Закон и право, ЮНИТИ, 1998. С. 12.
17. Коробеев А.И. Транспортные преступления. СПб.: Юридический центр Пресс, 2003. С. 331.

### REFERENCES

1. Oreshkina T.Yu. Ugolovnoe pravo Rossiiskoi Federatsii. Osobennaya chast'. M., 2004. S. 482.
2. Zhulev V.I. Transportnye prestupleniya. M., 2001. S. 32.
3. Frolov E.A. Ob"ekt ugolovno-pravovoi okhrany i ego rol' v organizatsii bor'by s posyagatel'stvami na sotsialisticheskuyu sobstvennost': avtoref. dis. ... d-ra yurid. nauk: 12.00.08. Sverdlovsk, 1971. S. 23-24.
4. Grinberg M.S. Tekhnicheskie prestupleniya. Novosibirsk, 1992. S. 78.
5. Kolchin M.M. Ugolovno-pravovoe obespechenie bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii zheleznodorozhnogo transporta: dis. ... kand. yurid. nauk. M., 2008. 200 s.
6. Tokmantsev D.V. Ugolovnaya otvetstvennost' za narushenie pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii zheleznodorozhnogo, vozdušnogo ili vodnogo transporta: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. Krasnoyarsk, 2008. 26 s.
7. Tyazhkova I.M. Otvetstvennost' za neostorozhnye prestupleniya, sovershaemye pri ispol'zovanii istochnikov povyshennoi opasnosti: dis. .... dokt. yurid. nauk. M., 2003. 399 s.
8. Antonyan Yu.M. Problemy neostorozhnoi prestupnosti // Vestnik Voronezhskogo instituta MVD Rossii. 2011. № 1. S. 41-43.
9. Egorova N.A. Ob otsenke poslednikh (2009 g.) izmenenii ugolovnogo zakonodatel'stva Rossii // Sovremennye problemy prava: sbornik nauchnykh trudov. Volgograd, 2009. Ch. 1. S. 68.
10. Latypova E.Yu. O vliyaniy sredstv massovoi informatsii na profilaktiku i preduprezhdenie zavisimosti ot alkogolya i narkomanii // Ugolovno-pravovaya preventsiya v sfere oborota narkoticheskikh sredstv ili psikhotropnykh veshchestv, alkogol'noi i spirtosoderzhashchei produktsii (regional'nyi aspekt): sbornik materialov Vserossiiskoi nauchno-prakticheskoi konferentsii. Cheboksary, 2015. S. 148-152.
11. Pavlov V.G. Sub"ekt prestupleniya i ugolovnaya otvetstvennost'. SPb.: Lan', 2000. S. 138.
12. Kostyuk N.M. Pravovaya otsenka sostoyaniya op'yaneniya pri narushenii pravil dorozhnogo dvizheniya i

ekspluatatsii transportnykh sredstv (st. 264 UK RF) // Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. 2003. № 11 (302). S. 78-82.

13. Babanov A.S. Ugolovnaya otvetstvennost' za prestupleniya, sovershennye v sostoyanii op'yaneniya: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. Saratov, 2002. S. 23.

14. Bikeev I.I., Latypova E.Yu. Otvetstvennost' za prestupleniya, sovershennye s dvumya formami viny. Kazan': Poznanie, 2009. 228 s.

15. Gazdanova E.K. Neodnoznachnost' zakonodatel'nogo podkhoda k ugolovno-pravovoi otsenke sostoyaniya op'yaneniya // Aktual'nye voprosy rossiiskogo prava. 2016. № 4. S. 156-159.

16. Ivanov N.G. Anomal'nyi sub"ekt prestupleniya. Problemy ugolovnoi otvetstvennosti. M.: Zakon i pravo, YuNITI, 1998. S. 12.

17. Korobeev A.I. Transportnye prestupleniya. SPb.: Yuridicheskii tsentr Press, 2003. S. 331.



**Об авторе:** Кусакин Виктор Викторович, аспирант Казанского инновационного университета имени В.Г. Тимирязова (ИЭУП)

e-mail: grossmeister.90@mail.ru

© Кусакин В.В., 2019.

Статья получена: 29.12.2018. Статья принята к публикации: 20.03.2019.

Статья опубликована онлайн: 25.03.2019.

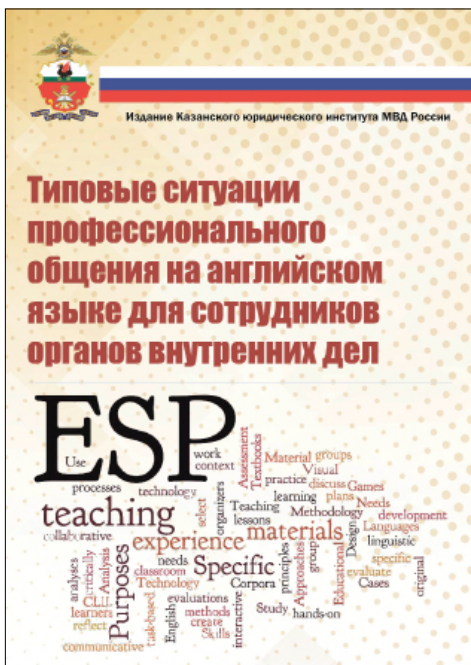
**About the author:** Kusakin Viktor V., PhD student of Kazan Innovative University named after V. G. Timiryasov (IEML)

e-mail: grossmeister.90@mail.ru

Автор прочитал и одобрил окончательный вариант рукописи.

The author has read and approved the final manuscript.

### НОВЫЕ ИЗДАНИЯ КАЗАНСКОГО ЮРИДИЧЕСКОГО ИНСТИТУТА МВД РОССИИ



**Типовые ситуации профессионального общения на английском языке для сотрудников органов внутренних дел:** учебно-практическое пособие / сост. Г.Г. Мингазизова, О.Ю. Баринаова. – Казань: КЮИ МВД России, 2018. – 116 с.

В пособии представлены ситуации профессионального общения (на английском языке), с которыми могут столкнуться сотрудники органов внутренних дел при выполнении служебных обязанностей.

Адресовано сотрудникам органов внутренних дел, проходящим профессиональное обучение (профессиональной подготовки) лиц рядового и младшего начальствующего состава, впервые принимаемых на службу в органы внутренних дел.