
ГЛАВА XII.

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ

1. Под транспортными преступлениями следует понимать предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации всех видов транспорта, составляющую единую транспортную систему Республики Молдова (ст. 15 Закона РМ № 1194-ХІІІ от 21.05.1997 г. “О транспорте”).

2. Транспорт является одной из важнейших отраслей национальной экономики и частью социальной структуры Республики Молдова и призван обеспечивать потребности в грузовых и пассажирских перевозках.

3. Борьба с транспортными преступлениями в современных условиях приобретает особую актуальность, о чем свидетельствует выделение этих посягательств в самостоятельную главу Особенной части Уголовного кодекса. Главным признаком, по которому транспортные преступления объединены в одну группу, является *единый родовый объект посягательств*. Таким объектом являются отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации всех видов транспорта.

4. *Непосредственные объекты* отдельных транспортных преступлений лежат в плоскости родового объекта, хотя и имеют свои особенности. Они зависят, прежде всего, от видов транспорта, на которых могут совершаться, а также от характера объективной стороны и квалифицирующих обстоятельств. Так, некоторые преступления могут совершаться с применением насилия или угроз, в связи с чем возникает вопрос о дополнительном непосредственном объекте — жизни и здоровье личности.

5. *Предметом* этих преступлений являются транспортные средства, пути сообщения, сооружения на них, транспортные коммуникации, вокзалы, средства связи, сигнализации и автоматизации, которые обеспечивают безопасность движения транспортных средств.

6. С *объективной стороны* эти преступления сконструированы по-разному. Большая часть этих посягательств описана в законе как преступления с так называемым материальным составом, меньшая часть — с формальным.

7. Во многих преступлениях деяние выражается в нарушении определенных правил. Это означает, что диспозиции таких статей являются бланкетными, поэтому для установления факта нарушения этих правил необходимо обращаться к ведомственным нормативным актам, регламентирующим поведение работника транспорта или иного участника дорожного движения. Важно точно определить, какие статьи, пункты, параграфы нормативных актов нарушены и в чем это нарушение выразилось.

8. В частности, деятельность транспортных предприятий регламентируется:
- Законом Республики Молдова № 1194-ХІІІ от 21.05.1997 г. “О транспорте”;

-
- Законом Республики Молдова № 309-XV от 17.07.2003 г. “Кодекс железнодорожного транспорта”;
 - Законом Республики Молдова № 1237-XIII от 09.07.1997 г. “О гражданской авиации”;
 - Законом Республики Молдова № 131-XVI от 07.06.2007 г. “О безопасности дорожного движения”;
 - Законом Республики Молдова № 92-XVI от 05.04.2007 г. „Об авиационной безопасности”, разработанным на основании приложения № 17 к Чикагской конвенции, которая устанавливает стандарты в области авиационной безопасности и в области защиты гражданской авиации от незаконных действий;
 - Законом Республики Молдова № 116-XIV от 29.07.1998 г. “Об утверждении Кодекса автомобильного транспорта”;
 - Законом Республики Молдова № 599-XIV от 30.09.1999 г. “Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Республики Молдова”;
 - Постановлением Правительства Республики Молдова № 1452 от 24.12.2007 г. “Об утверждении Положения о водительском удостоверении, организации и проведении экзамена на получение водительского удостоверения и условиях допуска к дорожному движению”, создающее необходимую базу для применения Директивы Совета и Парламента Европейского Союза № 2006/126/СЕ от 20 декабря 2006 г. о водительском удостоверении, опубликованной в Официальном бюллетене Европейского Союза № L403/18 от 30 декабря 2006 г.;
 - Постановлением Правительства Республики Молдова № 238 от 25.02.2005 г. “Об утверждении некоторых нормативных актов по введению в действие положений Кодекса железнодорожного транспорта”;
 - Постановлением Правительства Республики Молдова № 1034 от 16.10.2000 г. “Об утверждении Национальной программы по упрощению формальностей при воздушных перевозках”;
 - Постановлением Правительства Республики Молдова № 357 от 13.05.2009 г. “Об утверждении Правил дорожного движения”;
 - Постановлением Правительства Республики Молдова № 1047 от 8 ноября 1999 г. “О преобразовании автоматизированной информационно-поисковой системы “Автомобиль” в Государственный регистр транспорта и введении тестирования автомобилей и прицепов к ним”;
 - Кодексами водного, городского электрического и трубопроводного транспорта, другими нормативными актами и международными соглашениями, одной из сторон которых является Республика Молдова, в частности, Чикагской конвенцией (Chicago Convention) — Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 г., стороной которой Республика Молдова стала в 1992 году (Постановление Парламента Республики Молдова № 97-XIII от 12 мая 1994 г. “О присоединении к некоторым международным актам о международной гражданской авиации”).
9. Если международными соглашениями, одной из сторон которых является

Республика Молдова, установлены иные нормы, чем те, которые предусмотрены законодательством Республики Молдова о транспорте, то применяются нормы международных соглашений.

10. Железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный, городской электрический и трубопроводный транспорт составляют *единую транспортную систему* Республики Молдова (ст. 15 Закона РМ № 1194-ХІІІ от 21.05.1997 г. “О транспорте”).

11. В транспортную систему входят предприятия, учреждения и организации различных форм собственности — государственной, муниципальной, частной, собственности общественных организаций, смешанной собственности, а также собственности иностранных физических и юридических лиц (ст. 5 Закона РМ № 1194-ХІІІ от 21.05.1997 г. “О транспорте”).

12. Входящие в транспортную систему предприятия независимо от вида собственности и организационно-правовой формы пользуются защитой государства на равных основаниях.

13. Государственное управление транспортной системой осуществляется Министерством транспорта и дорожного хозяйства, органами местного публичного управления и другими специально уполномоченными на то органами в соответствии с законодательством.

14. Предприятия транспорта обязаны обеспечивать безопасность жизни и здоровья людей, безопасность эксплуатации транспортных средств, путей сообщения, зданий, сооружений и охрану окружающей среды.

15. Работники, непосредственно обеспечивающие безопасность движения транспортных средств, должны иметь соответствующую профессиональную подготовку и состояние здоровья, необходимые для качественного выполнения должностных обязанностей.

16. *Субъективная сторона* транспортных преступлений определяется в зависимости от сложности ее объективной стороны. Преступления с формальным составом совершаются с прямым умыслом. В преступлениях с материальным составом необходимо устанавливать психическое отношение лица к деянию и его последствиям, что имеет важное значение для квалификации и назначения наказаний. Что касается деяния, то оно может быть совершено как умышленно, так и по неосторожности. К последствиям в транспортных преступлениях, как правило, должна быть установлена неосторожная форма вины.

Субъектом транспортных преступлений является лицо, достигшее 16-летнего возраста. Лишь за умышленное повреждение или разрушение путей сообщения и транспортных средств (ст. 268), самовольную без надобности остановку поезда (ст. 270), умышленное блокирование транспортных путей (ст. 271), а также угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна (ст. 275) ответственность наступает с 14-летнего возраста.

Некоторые транспортные преступления может совершать лишь работник транспорта, т.е. специальный субъект.

Статья 262. Нарушение правил полетов

Влет в Республику Молдова, вылет из Республики Молдова или транзит через ее воздушное пространство без установленного разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета без разрешения соответствующих органов или иное нарушение правил полетов в воздушном пространстве Республики Молдова, наказываются штрафом в размере от 300 до 800 условных единиц или лишением свободы на срок до 2 лет.

[Ст. 262 изменена Законом № 277-XVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

1. Объект данного преступления — установленный порядок полетов, обеспечивающий безопасность движения и правильную эксплуатацию воздушного транспорта. Факультативный объект — неприкосновенность государственных границ.

Предметом преступления являются пилотируемые воздушные транспортные средства (самолеты, вертолеты, моттодельтопланы и т.д.).

2. *Объективная сторона* рассматриваемого преступления характеризуется несколькими самостоятельными действиями: 1) влет в Республику Молдова без установленного разрешения; 2) вылет из Республики Молдова без установленного разрешения; 3) транзит через воздушное пространство Республики Молдова без установленного разрешения; 4) несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета без разрешения соответствующих органов; 5) иное нарушение правил полетов в воздушном пространстве Республики Молдова.

3. Республика Молдова обладает полным и исключительным суверенитетом над воздушным пространством над своей территорией (ст. 2 Закона РМ № 1237-XIII от 09.07.1997 г. “О гражданской авиации”). Это означает, что ни одно воздушное судно какого-либо государства не может совершать полеты над территорией Республики Молдова или совершать посадку на ней без разрешения, полученного на основе специального соглашения или иным образом и в соответствии с изложенными в нем условиями. Чикагская конвенция (Chicago Convention) — Конвенция о международной гражданской авиации, подписанная в Чикаго 7 декабря 1944 г., стороной которой Республика Молдова стала в 1992 году (Постановление Парламента Республики Молдова № 97-XIII от 12 мая 1994 г. “О присоединении к некоторым международным актам о международной гражданской авиации”), также устанавливает в ст. 6, что “никакая регулярная международная воздушная линия, проходящая через или внутри территории Договаривающегося Государства, не может эксплуатироваться иначе как по специальному разрешению или с иной санкции этого Государства и в соответствии с условиями такого разрешения или санкции”.

4. Гражданские воздушные суда Молдовы могут осуществлять международные полеты по разрешениям, которые выдаются в установленном порядке. Полеты иностранных судов в воздушном пространстве РМ допускаются также на основе специальных разрешений. Организацией международной гражданской авиации (ИКАО) разработаны международные стандарты полетов, которые являются обязательными для Республики Молдова.

5. Под выражениями “*территория Республики Молдова*” и “*территория страны*” понимаются суша и воды, находящиеся в пределах границ Республики Молдова, а также недра и воздушное пространство (см. комментарий к ст. 120 УК РМ).

6. Под *нелегальным влетом* в Республику Молдова понимается любое проникновение извне в воздушное пространство РМ без установленного разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета без разрешения соответствующих органов или иное нарушение правил полетов в воздушном пространстве Республики Молдова.

7. К *иным нарушениям правил полетов* следует отнести: полет с просроченным разрешением или в неустановленное время; принятие иностранным воздушным судном на территории Республики Молдова груза без разрешения или несанкционированное сбрасывание в ходе полета каких-либо грузов; полет без установления двусторонней радиосвязи; невключение опознавательных сигналов; вылет или влет не на том типе судна, которое предусмотрено разрешением и т.п.

8. *Воздушным пространством* Молдовы является часть воздушной сферы, расположенная над сушей и водной территорией Республики Молдовы, в том числе над ее территориальными водами.

9. Под *нелегальным вылетом* из Республики Молдова понимается оставление или выход из воздушного пространства РМ без установленного разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета без разрешения соответствующих органов или иное нарушение правил полетов в воздушном пространстве Республики Молдова.

10. *Нелегальным транзитом* считается перелет воздушного судна через воздушное пространство Республики Молдова без приземления на территории Республики Молдова, но с нарушением установленного разрешения, несоблюдение указанных в разрешении маршрутов, воздушных ворот, высоты полета или иное нарушение правил полетов в воздушном пространстве Республики Молдова.

11. *Воздушное судно* — любой аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности (ст. 3 Закона РМ № 1237-XIII от 09.07.1997 г. “О гражданской авиации”).

12. Диспозиция ст. 262 УК бланкетная. Для решения вопроса об уголовной ответственности необходимо установить, какие правила полетов, посадки были нарушены. Для этого необходимо обратиться к уже названным нами нормативным актам, а также и к другим ведомственным правовым актам в этой отрасли: правилам, наставлениям, инструкциям о полетах судов, пилотируемых не представителями воздушного транспорта (пилотами отдельных нетранспортных предприятий или организаций либо пилотами, которым самолеты или иные летательные аппараты принадлежат на праве частной собственности); об использовании вертолетов при строительстве сложных объектов, о запуске воздушных аппаратов и других летательных аппаратов и т.п.

13. Преступление является *формальным* и может считаться *оконченным* с момента фактического нарушения установленных правил международных полетов.

14. Не считается преступлением, если анализируемые нарушения правил полетов были совершены из-за, например, поломки воздушного судна или природного катаклизма.

15. *Субъективная сторона* преступления характеризуется неосторожной формой вины по отношению к последствиям. Само нарушение правил безопасности полетов может быть умышленным либо неосторожным.

16. *Субъектом* данного преступления может быть, лицо, достигшее 16-ти летнего возраста, являющееся членом экипажа воздушного судна, а также лица, ответственные за соблюдение правил полетов (например, авиационные диспетчеры).

17. Члены экипажа воздушного судна, нарушившие правила полетов в состоянии крайней необходимости (ст. 38 УК РФ) или в результате физического и/или психического принуждения (ст. 39 УК РФ) подлежат освобождению от уголовной ответственности.

Статья 263. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации железнодорожного, водного или воздушного транспорта

(1) *Нарушение работником железнодорожного, водного или воздушного транспорта правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, повлекшее причинение по неосторожности тяжкого или средней тяжести телесного повреждения или иного тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо имущественного ущерба в крупных размерах, наказывается штрафом в размере от 300 до 1000 условных единиц или лишением свободы на срок от до 4 лет с лишением или без лишения в обоих случаях права управления транспортными средствами на срок до 2 лет.*

(2) То же действие, повлекшее:

а) смерть человека;

б) иные тяжкие последствия, наказывается лишением свободы на срок от 3 до 7 лет с лишением или без лишения права управления транспортными средствами на срок до 5 лет.

[Ст. 263 изменена Законом № 277-ХVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

1. Объектом данного преступления следует считать общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения или эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта. Дополнительным объектом могут быть жизнь, здоровье людей, отношения собственности.

2. Предмет рассматриваемого преступления — указанные в ч. (1) ст. 263 УК транспортные средства, то есть железнодорожный, водный и воздушный транспорт, а также физическое тело человека.

3. Объективная сторона преступления включает в себя совокупность следующих признаков: а) нарушение работником железнодорожного, водного или воздушного транспорта правил безопасности движения или эксплуатации транспорта; б) причинение по неосторожности тяжкого или средней тяжести телесного повреждения или иного тяжкого или средней тяжести вреда здоровью либо имущественного ущерба в крупных размерах (ч. (1) ст. 263 УК), либо смерть человека или иные тяжкие последствия (ч. (2) ст. 263 УК); в) наличием причинной связи между указанными деяниями и наступившими последствиями.

4. Нарушения должны быть совершены на одном из видов транспорта, указанных в ст. 263 УК, то есть на железнодорожном, водном или воздушном транспорте.

5. Под *железнодорожным транспортным средством* следует понимать рельсовый транспорт, находящийся в ведении Министерства транспорта и дорожного хозяйства РМ, а также подъездные пути промышленных и других предприятий, узкоколейные железные дороги специального назначения (ст. 3 Закона РМ № 309-ХV от 17.07.2003 г. “Кодекс железнодорожного транспорта”). Положения ч. (1) ст. 263 УК не могут применяться к случаям нарушения техники безопасности при эксплуатации внутришахтного, внутрицехового электрифицированного транспорта (электровозы, вагонетки и т.п.), поскольку он выполняет чисто производственные функции, связанные с технологическим процессом. В этих случаях виновные должны отвечать по ст. 183 УК за нарушение правил охраны труда либо за преступления против жизни и здоровья, либо за уничтожение или повреждение имущества.

6. *Воздушный транспорт*, о котором говорится в ч. (1) комментируемой статьи — это вся гражданская авиация и средства гражданского воздухоплавания (самолеты, вертолеты, планеры, дирижабли, аэростаты и др.). Струк-

туру воздушного транспорта образуют аэропорты, аэродромы, вертолетные площадки и их коммуникации.

7. *Водный транспорт* — это морской, речной и озерный транспорт, то есть пассажирские, грузовые, рыболовецкие и другие суда (теплоходы, сейнера, буксиры и т. п.), водные пути и коммуникации. Маломерные суда (лодки, байдарки, яхты и т.п.), независимо от формы собственности на них, не относятся к водному транспорту в понимании ст. 263 УК. Принадлежность судна не влияет на квалификацию преступления, кроме случаев, имеющих отношение к военным судам.

8. Диспозиция ст. 263 УК бланкетная. Чтобы выяснить, какие правила движения или эксплуатации транспорта были нарушены, следует обращаться к нормативным актам, действующим на железнодорожном, водном и воздушном транспорте.

9. Нарушение правил безопасности движения железнодорожного, воздушного и водного транспорта, которые образуют объективную сторону рассматриваемого преступления — это несоблюдение установленной скорости, неподдача сигналов, прием поездов на занятый путь, отправление поездов по неподготовленному маршруту, нарушение правил полетов и посадки самолетов, нарушение правил производства маневров, нарушение должного маршрута следования судов и т.п. Нарушения правил безопасности движения транспорта могут выражаться в форме действия или бездействия. За бездействия, виновного можно привлечь к уголовной ответственности лишь в случае, когда на него была возложена обязанность совершить определенные действия, вытекающие из специальных правил.

10. Правила эксплуатации транспорта касаются и самих транспортных средств, и систем и агрегатов, которые обеспечивают безаварийное функционирование железнодорожного, воздушного, водного транспорта. Эксплуатация может осуществляться не только в момент движения транспортных средств, но и в период стоянки судна, в период предполетной подготовки самолета, размещения грузов на платформах и судах и т.п.

11. Состав рассматриваемого преступления является материальным. Для квалификации содеянного по ч. (1) ст. 263 УК необходимо наступление последствий — причинения тяжкого или средней тяжести телесного повреждения или иного тяжкого или средней тяжести вреда здоровью (см. комментарий к ст. 151 и ст. 152 УК РФ) либо имущественного ущерба в крупных размерах (см. комментарий к ст. 126 УК РФ).

12. *Крупным ущербом* следует признать причинение реального материального ущерба (но не упущенной выгоды). Это уничтожение или повреждение транспортного средства или имущества, дезорганизация движения на длительный срок, уничтожение или повреждение береговых сооружений, гидрографических сооружений, гибель животного и растительного мира. Крупный ущерб — оценочное понятие, признание ущерба таковым — дело факта.

13. Для квалификации содеянного по ч. (2) ст. 263 УК необходимо наступление смерти человека (см. комментарий к ст. 145 УК РФ) или иные тяжкие последствия. *Иные тяжкие последствия* — причинение крупных материальных убытков государственной, общественной организации или гражданам, дезорганизация движения транспорта на значительный промежуток времени, а также катастрофы и аварии.

14. Под *катастрофой* следует понимать столкновение подвижного состава либо судов, потопление судна или затопление его частей, выбрасывание на берег, посадку на мель и т.п., если это повлекло за собой увечье или смерть членов экипажа или пассажиров либо привело к уничтожению или существенному повреждению локомотивов, подвижного состава, путей сообщения, воздушных, речных, морских судов и т.п.

15. *Авария* — это происшествие, связанное со столкновением судов, схождением поездов с рельс и другие аварийные случаи, которые не привели к гибели людей, однако причинили значительный ущерб либо существенные нарушения работы транспорта.

16. Вопрос об отнесении тех или иных последствий к категории “*иные тяжкие последствия*” разрешается в зависимости от фактических обстоятельств дела. Это может быть, в частности, катастрофа или авария, связанные со столкновением подвижного состава или судов, что обусловило их уничтожение либо существенное повреждение их основных частей, например, потопление судна или затопление его частей, выбрасывание судна на берег или на мель, повлекшее разрушение его ходовых частей. Это может быть и длительное нарушение работы транспорта.

17. Обязательным признаком объективной стороны является причинная связь между нарушением правил безопасности движения или эксплуатации транспорта и наступившими последствиями. Установление причинной связи осложняется тем, что в транспортных преступлениях имеется множество факторов, воздействующих на развитие причинной связи (их установлено более 250). Установление причинной связи требует специальных познаний, что обуславливает необходимость судебной экспертизы.

18. *Субъективная сторона* характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия или небрежности. При легкомыслии лицо, нарушая правила безопасности движения или эксплуатации, предвидит возможность причинения тяжкого или средней тяжести вреда здоровью человека либо крупного ущерба, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение. При небрежности лицо не предвидит наступления указанных последствий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть.

19. *Субъект* данного преступления — специальный, им может быть лицо, обязанное соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта в силу выполняемой

работы или занимаемой должности (машинист, помощник машиниста, составитель поездов, дежурный по станции, капитан, помощник капитана, штурман, шкипер, командир воздушного судна, пилот, радист, механик, диспетчер и другие лица, деятельность которых непосредственно связана с эксплуатацией этих видов транспорта). Данное лицо должно выполнять работу, связанную с движением или эксплуатацией указанных средств транспорта. Хотя УК и позволяет привлекать к уголовной ответственности лиц, достигших 16-ти летнего возраста, на ответственную работу на транспорте принимают только лиц, достигших совершеннолетия.

20. Субъект преступления наделен совокупностью двух признаков: а) нахождение на службе или работе на соответствующем виде транспорта; б) связь его деятельности с выполнением обязанностей по безопасности движения, эксплуатации транспортных средств.

Статья 264. Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством

- (1) *Нарушение правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством, повлекшее по неосторожности причинение телесного повреждения средней тяжести или иного средней тяжести вреда здоровью, наказывается штрафом в размере до 300 условных единиц, или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 180 до 240 часов, или лишением свободы на срок до 3 лет с лишением или без лишения права управления транспортными средствами на срок до 2 лет.*
- (2) *То же действие, совершенное в состоянии опьянения, наказывается штрафом в размере от 600 до 1000 условных единиц, или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 200 до 240 часов, или лишением свободы на срок до 4 лет с лишением во всех случаях права управления транспортными средствами на срок от 3 до 5 лет.*
- (3) *Действие, предусмотренное частью (1), повлекшее:*
 - а) причинение тяжкого телесного повреждения или иного тяжкого вреда здоровью;*
 - б) смерть человека, наказывается лишением свободы на срок от 3 до 7 лет с лишением права управления транспортными средствами на срок до 4 лет.*
- (4) *Действие, предусмотренное частью (3), совершенное в состоянии*

опьянения, наказывается лишением свободы на срок от 4 до 8 лет с лишением права управления транспортными средствами на срок от 4 до 5 лет.

(5) Действие, предусмотренное частью (1), повлекшее смерть двух или более лиц, наказывается лишением свободы на срок от 6 до 10 лет с лишением права управления транспортными средствами на срок до 5 лет.

(6) Действие, предусмотренное частью (5), совершенное в состоянии опьянения, наказывается лишением свободы на срок от 7 до 12 лет с лишением права управления транспортными средствами на срок 5 лет.

[Ст. 264 изменена Законом № 277-XVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

[Ст. 264 изменена Законом № 16-XVI от 03.02.2009 г., в силу с 03.03.2009 г.]

[Ст. 264 изменена Законом № 184-XVI от 29.06.2006 г., в силу с 11.08.2006 г.]

[Ст. 264 изменена Законом № 45-XVI от 21.04.2005 г., в силу с 13.05.2005 г.]

[Ст. 264 дополнена Законом № 211-XV от 29.05.2003 г., в силу с 12.06.2003 г.]

1. Объектом рассматриваемого преступления являются отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительный объект — жизнь, здоровье человека. Факультативным объектом могут быть отношения собственности.

2. *Безопасность дорожного движения* — положение дел в дорожном движении, отражающее степень защищенности его участников от дорожно-транспортных происшествий и их последствий (ст. 2 Закона РМ № 131-XVI от 07.06.2007 г. “О безопасности дорожного движения”).

3. *Обеспечение безопасности дорожного движения* — деятельность, направленная на предупреждение факторов, способствующих возникновению дорожно-транспортных происшествий, и снижение тяжести их последствий

4. *Дорожное движение* — комплексная динамичная система, включающая пешеходов и транспортные средства, формирующая совокупность социально-правовых отношений, возникающих в процессе их перемещения по автомобильным дорогам общего пользования согласно установленным правилам (ст. 2 Закона РМ № 131-XVI от 07.06.2007 г. “О безопасности дорожного движения”).

5. Предметом преступления, согласно ч. (1) ст. 264 УК, могут быть транспортные средства: автомобиль, трамвай либо другие механические транспортные средства, а также физическое тело человека.

6. Статья 132 УК Республики Молдова поясняет, что под *транспортными средствами* понимаются все виды автомобилей, трактора и иные самоходные машины, трамваи и троллейбусы, а также мотоциклы и другие механические транспортные средства.

7. Под *иными самоходными машинами* надо понимать транспортное

средство, которое иногда передвигается по общественным дорогам, предназначенное для выполнения строительных, сельскохозяйственных и других работ, например, автокран, экскаватор, грейдер, скрепер, автопогрузчик, мотоколяска, уборочный комбайн и др. (постановление Пленума ВСП № 20 от 08.07.1999 г. “О судебной практике по применению законодательства при рассмотрении уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств”, ст. 2).

8. Под *другими механическими средствами* понимается всякий механизм (транспортное средство), имеющий двигатель с рабочим объемом не менее 50 куб. см. и являющийся субъектом правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств (постановление Пленума ВСП № 20 от 08.07.1999 г., ст. 2).

9. В отдельных случаях для установления технических параметров транспортного средства проводится техническая экспертиза.

10. *Объективная сторона* данного преступления характеризуется: а) нарушением правил безопасности движения, либо нарушением правил эксплуатации транспортных средств лицом, управляющим транспортным средством; б) наступлением телесного повреждения средней тяжести или иного средней тяжести вреда здоровью (часть (1)); в) причинной связью между ними.

11. *Нарушение правил безопасности дорожного движения* — это деяние (действие или бездействие) лица, управляющего транспортным средством, связанное с нарушением одного или нескольких требований Правил дорожного движения или других нормативных актов, которые регламентируют безопасность движения или эксплуатацию транспорта. Инструкции и другие нормативные акты, касающиеся особенностей перевозки специальных грузов, эксплуатации отдельных видов транспортных средств, должны основываться на требованиях законов Республики Молдова № 1194-XIII от 21.05.1997 г. “О транспорте”, №. 509-XIII от 22.06.1995 г. “Об автомобильных дорогах” и Правил дорожного движения.

12. Нарушение правил безопасности происходит во время управления транспортным средством, то есть когда оно двигается. Движение начинается троганием с места стоянки и заканчивается полной остановкой ходовой части (колес, гусениц и т.п.).

13. *Нарушение правил эксплуатации* — действие или бездействие, то есть неисполнение требований тех нормативно-правовых актов, которые регламентируют безопасное использование транспортного средства во время его движения: относительно размещения людей и груза, состояния тормозной системы, типа шин и т.п.

14. *Эксплуатация транспортных средств* — это комплекс мер по обеспечению нормального технического состояния, сохранности и использования транспортных средств в соответствии с его назначением. Правила дорожного движения содержат перечень неисправностей и условий,

при которых запрещается эксплуатация указанных средств. Эти неисправности создают угрозу безопасности движения. К ним относят, в частности, нарушение габаритов перевозимого груза, количества пассажиров, буксировка машины на слабом тросе и т.п.

15. Под *дорожным движением* законодатель понимает совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог.

16. *Обеспечение безопасности дорожного движения* — это деятельность, призванная предупреждать причины возникновения дорожно-транспортных происшествий, снижать тяжесть их последствий. Основными задачами по обеспечению безопасности дорожного движения являются: охрана жизни, здоровья, имущества граждан, защита их прав и законных интересов, а также защита интересов общества и государства путем предупреждения дорожно-транспортных происшествий, снижения тяжести их последствий.

17. *Участник дорожного движения* — лицо, принимающее непосредственное участие в процессе дорожного движения в качестве водителя транспортного средства, пешехода, пассажира транспортного средства.

18. *Организация дорожного движения* — комплекс организационно-правовых, организационно-технических мероприятий и распорядительных действий по управлению движением на дорогах.

19. *Дорога* — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

20. Диспозиция ст. 264 УК является бланкетной, и для определения того, были ли нарушены правила безопасности дорожного движения, необходимо обращаться к Правилам дорожного движения (постановления Правительства РМ № 357 от 13.05.2009 г. “Об утверждении Правил дорожного движения”). Они устанавливают единый порядок дорожного движения на всей территории Республики Молдова. Правила эксплуатации транспортных средств содержатся, например, в Правилах технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта и других нормативных актах. Нарушение указанных правил может быть самым разнообразным. Это, например, превышение установленной скорости, неправильный обгон других транспортных средств, проезд перекрестков при запрещающем сигнале, невыполнение требований дорожных знаков.

21. Правила дорожного движения Республики Молдова, утвержденные постановлением Правительства РМ № 357 от 13.05.2009 г. “Об утверждении Правил дорожного движения”, устанавливают единый порядок движения транспортных средств и пешеходов на общественных дорогах Республики Молдова, а также на прилегающих к ним территориях. Соблюдение этих

правил гарантирует безопасность всех участников дорожного движения, охрану окружающей среды, защиту прав и интересов физических и юридических лиц, а также охрану их собственности.

22. В процессуальных документах следует обязательно указывать, в нарушении каких правил безопасности движения или эксплуатации транспорта признается виновным лицо, в чем конкретно проявились эти нарушения и находятся ли в причинной связи наступившие последствия с этими нарушениями.

23. Часть (1) ст. 264 УК в качестве обязательных последствий предусматривает *причинение телесного повреждения средней тяжести или иного средней тяжести вреда здоровью*. Содержание этих последствий определяется признаками, описанными в ст. 152 УК (см. комментарий к ней).

24. Части (3) и (5) ст. 264 УК в качестве обязательных последствий предусматривает *причинение тяжкого телесного повреждения или иного тяжкого вреда здоровью, смерть человека и смерть двух или более лиц*. Содержание этих последствий определяется признаками, описанными в ст.ст. 151 и 145 УК (см. комментарий к ним).

25. *Состояние опьянения*, предусмотренное в ч.ч. (2), (4) и (6) — это состояние лица, возникшее вследствие употребления алкоголя, наркотических, психотропных и/или других веществ, вызывающих опьянение, и развившееся в психофункциональном расстройстве организма (см. комментарий к ст. 134¹² УК РМ).

26. Не могут быть привлечены к уголовной ответственности лица, которые, хотя и нарушили правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, но причинили потерпевшему легкие телесные повреждения, материальный или моральный ущерб. В таком случае может наступить административно-деликтуальная ответственность согласно ст. 78 Кодекса о правонарушениях РМ.

27. Для привлечения лица к уголовной ответственности по ст. 264 УК необходимо установить, что наступившие последствия причинно обусловлены нарушением Правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Вопрос о наличии причинной связи в транспортных преступлениях решается далеко неоднозначно; трудности, которые возникают при его решении, порой обусловлены сложным взаимодействием целого ряда обстоятельств (неправомерными действиями водителя транспортного средства, неосторожным поведением потерпевшего, других лиц, плохим состоянием дороги, особенностями климатических условий и т.п.). В подобных случаях, если последствия явились причиной совместных действий нескольких лиц, лицо, управлявшее транспортным средством, будет отвечать по ст. 264 УК РМ, а, например, пешеход — по ст. 269 УК РМ.

28. Для ответственности по ст. 264 не имеет значения место, где было совершено преступление. Это могут быть автомагистраль, иная дорога, улица,

переулок, двор, территория предприятия, поле и другие места, где возможно движение транспортных средств (постановление Пленума ВС РФ № 20 от 08.07.1999 г., ст. 2).

29. Не может служить основанием для освобождения от уголовной ответственности, лица, управляющего транспортным средством, если в его действиях содержится состав преступления, в случае, когда правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств были нарушены и потерпевшим (водителем, пешеходом, пассажиром или другим участником уличного движения). Такие обстоятельства могут быть учтены судебной инстанцией лишь как смягчающие вину обстоятельства (постановление Пленума ВС РФ № 20 от 08.07.1999 г., ст. 2).

30. Уголовная ответственность по ст. 264 УК наступает лишь в случае, когда лицо, управляя транспортным средством или иной самоходной машиной, нарушает правила безопасности движения и эксплуатации транспорта. Если же нарушаются другие специальные правила (правила техники безопасности или иные правила охраны труда), то содеянное должно квалифицироваться по другим статьям, предусматривающим ответственность за посягательство на жизнь и здоровье, за нарушение правил охраны труда и т.п.

31. Состав преступления по своей конструкции является материальным, но он не может иметь стадий приготовления или покушения. Преступление признается оконченным с момента наступления последствий, предусмотренных законом.

32. *Субъективная сторона* преступления характеризуется неосторожной формой вины, которая определяется характером отношения виновного к последствиям. Само же действие или бездействие при нарушении правил безопасности движения или эксплуатации транспорта может быть как умышленным, так и неосторожным.

33. Если будет установлено, что виновный осознавал общественно опасный характер своего действия или бездействия, предвидел его общественно опасные последствия и желал их или сознательно допускал наступление этих последствий, то его действия следует квалифицировать как преступление против жизни или здоровья личности (например, по ст.ст. 156, 157 УК).

34. *Субъектами* рассматриваемого преступления могут быть лица, достигшие 16-ти летнего возраста, управлявшие одним из транспортным средством указанных в ст. 132 УК РФ. Это и лица, которые не имели водительского удостоверения, навыков управления транспортным средством. Отсутствие у лица права на управление транспортным средством или лишение его таких прав не может служить основанием для освобождения субъекта от уголовной ответственности (постановление Пленума ВС РФ № 20 от 08.07.1999 г., ст. 7).

35. Субъект считается управлявшим транспортным средством и тогда, когда он управляет параллельно с лицом, которого обучает вождению, а также, если находится рядом с ним в машине во время движения. Однако

если обучаемый пренебрег указаниями инструктора и нарушил правила дорожного движения, он может быть привлечен к уголовной ответственности.

Статья 264¹. Управление транспортным средством в состоянии сильного алкогольного опьянения или в состоянии опьянения, вызванного другими веществами

- (1) *Управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии сильного алкогольного опьянения или в состоянии опьянения, вызванного наркотическими, психотропными и/или другими веществами, вызывающими опьянение, наказывается штрафом в размере от 400 до 500 условных единиц или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 200 до 240 часов с лишением в обоих случаях права управления транспортными средствами на срок от 3 до 5 лет.*
- (2) *Сознательная передача управления транспортным средством лицу, заведомо находящемуся в состоянии опьянения, если это повлекло последствия, указанные в статье 264, наказывается штрафом в размере от 450 до 550 условных единиц или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 200 до 240 часов с лишением в обоих случаях права управления транспортными средствами на срок от 3 до 5 лет.*
- (3) *Отказ, сопротивление или уклонение водителя транспортного средства от проведения теста на алкоголь, от медицинского освидетельствования на состояние опьянения и его характер или от взятия биологических проб на анализ в рамках этого медицинского освидетельствования, наказывается штрафом в размере от 550 до 650 условных единиц или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 200 до 240 часов с лишением в обоих случаях права управления транспортными средствами на срок от 3 до 5 лет.*
- (4) *Действия, предусмотренные частями (1)-(3), совершенные лицом, не имеющим водительского удостоверения, или лицом, лишенным права управления транспортными средствами, наказываются штрафом в размере от 700 до 800 условных единиц, или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 200 до 240 часов, или лишением свободы на срок до 1 года.*

[Ст. 264¹ введена Законом № 16-ХVI от 03.02.2009 г., в силу с 03.03.2009 г.]

1. Актуальность данной темы приобрела свое начало с увеличением дорожно-транспортных происшествий на дорогах нашей страны. Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения, представляет повышенную общественную опасность. Почти каждое дорожно-транспортное происшествие совершается по вине водителей в нетрезвом состоянии.

2. Анализируя опыт зарубежных стран по установлению и применению санкций за нарушения, связанные с состоянием опьянения водителей, можно прийти к выводу, что управление транспортным средством в состоянии опьянения признается законодателем одним из наиболее общественно опасных нарушений Правил дорожного движения. Соответственно, наказания, налагаемые на виновных в его совершении, характеризуются высокой степенью жесткости.

3. *Объектом* данного преступления являются отношения, обеспечивающие безопасность дорожного движения и правильную эксплуатацию транспортных средств. Дополнительный объект — жизнь и здоровье людей, а также отношение собственности.

4. *Объективная сторона* рассматриваемого преступления характеризуется несколькими самостоятельными деяниями: а) управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии сильного алкогольного опьянения или в состоянии опьянения, вызванного наркотическими, психотропными и/или другими веществами, вызывающими опьянение; б) сознательная передача управления транспортным средством лицу, заведомо находящемуся в состоянии опьянения, если это повлекло последствия, указанные в ст. 264; в) отказ водителя транспортного средства от проведения теста на алкоголь, от медицинского освидетельствования на состояние опьянения и его характер или от взятия биологических проб на анализ в рамках этого медицинского освидетельствования; г) сопротивление водителя транспортного средства от проведения теста на алкоголь, от медицинского освидетельствования на состояние опьянения и его характер или от взятия биологических проб на анализ в рамках этого медицинского освидетельствования; д) уклонение водителя транспортного средства от проведения теста на алкоголь, от медицинского освидетельствования на состояние опьянения и его характер или от взятия биологических проб на анализ в рамках этого медицинского освидетельствования.

5. При определении круга транспортных средств следует руководствоваться комментарием к ст. 264 УК.

6. *Объективная сторона* первого преступного деяния характеризуется активными действиями, выражающимися в управление транспортным средством лицом, находящимся в состоянии сильного алкогольного опьянения или в состоянии опьянения, вызванного наркотическими, психотропными и/или другими веществами. Состав данного преступления (ч. (1) ст. ст. 264¹)

является формальным и считается оконченным с момента начала движения транспортного средства под управлением лица, находящегося в состоянии сильного алкогольного опьянения или в состоянии опьянения, вызванного наркотическими, психотропными и/или другими веществами, вызывающими опьянение.

7. По смыслу настоящей статьи состояние опьянения может быть обусловлено употреблением спиртных напитков или (и) наркотических средств, психотропных и/или другими веществ.

8. Под *состоянием опьянения* понимается состояние лица, возникшее вследствие употребления алкоголя, наркотических, психотропных и/или других веществ, вызывающих опьянение, и выразившееся в психофункциональном расстройстве организма (ч. (1) ст. 134¹² УК).

9. Под *состоянием сильного алкогольного опьянения* понимается состояние лица с концентрацией алкоголя в крови от 0,8 г/л и выше и концентрацией паров алкоголя в выдыхаемом воздухе от 0,4 мг/л и выше (ч. (3) ст. 134¹² УК).

10. *Другие вещества, вызывающие опьянение*, — наркотические продукты или вещества, или лекарственные препараты с подобным действием, а также вещества, вызывающие одурманивание (постановление Правительства Республики Молдова № 296 от 16.04.2009 г. “Об утверждении Положения о порядке проведения теста на алкоголь и медицинского освидетельствования для определения состояния опьянения и его характера”).

11. Установленными Правилами дорожного движения (п. 14) водителю транспортного средства запрещается управлять транспортным средством в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, снижающих реакцию, если он болен, травмирован или находится в утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения.

12. Порядок проведения теста на алкоголь и медицинского освидетельствования для определения состояния опьянения и его характера предусмотрен постановлением Правительства Республики Молдова № 296 от 16.04.2009 г.).

13. *Субъективная сторона* состава преступления, предусмотренного ч. (1) ст. 264¹ характеризуется умышленной виной в виде прямого умысла.

14. *Субъектом* рассматриваемого преступления может быть лицо, достигшее 16-ти летнего возраста и управлявшие одним из транспортным средством указанных в ст. 132 УК РМ.

15. *Объективная сторона* второго преступного деяния характеризуется активными действиями, выражающиеся в сознательной передаче управления транспортным средством лицу, заведомо находящемуся в состоянии опьянения, если это повлекло последствия, указанные в ст. 264 УК.

16. Собственники транспортных средств, передающие их в возмездное или в безвозмездное пользование другим лицам, обязаны зарегистрировать

передачу этих транспортных средств в государственном Регистре транспорта и обеспечить получение временными пользователями регистрационных документов, выданных на их имя (пункт 126 подпункт 3 правил дорожного движения).

17. При передаче управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, нарушитель должен быть осведомлен о факте употребления алкоголя, наркотических средств, психотропных и/или других веществ лицом, которому передается управление транспортным средством.

18. Следует обратить внимание на то, что для квалификации состава преступления по ч. (2) ст. 264¹ УК, необходимо установить факт передачи управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения. Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения, означает, что такая передача осуществляется добровольно и лицу, передающему право управления своим автомобилем, заведомо известно, что человек, которому он передает управление, находится в состоянии опьянения и, в результате, это повлекло последствия, указанные в ст. 264 УК. При этом не имеет значения, имело ли лицо, которому было передано управление, право на управление транспортным средством, важен сам факт нахождения этого лица в состоянии опьянения.

19. К критериям, при наличии которых имеются достаточные основания полагать, что водитель транспортного средства находится в состоянии опьянения и подлежит направлению на медицинское освидетельствование, относятся: запах алкоголя изо рта; неустойчивость позы; нарушение речи; выраженное дрожание пальцев рук; резкое изменение окраски кожных покровов лица; поведение, не соответствующее обстановке.

20. Установленными Правилами дорожного движения (п. 14) водителю транспортного средства запрещается передавать управление транспортным средством лицу, не имеющему водительского удостоверения соответствующей категории (подкатегории) (за исключением случаев обучения вождению в соответствии с пунктом 108 Правил дорожного движения) или находящемуся в состоянии алкогольного, наркотического либо иного опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, снижающих реакцию, больному, травмированному, а также находящемуся в утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения.

21. Рассматриваемое преступление (ч. (2) ст. ст. 264¹) является *материальным*. Для квалификации содеянного по ч. (2) ст. ст. 264¹ УК необходимо наступление последствий, указанные в ст. 264 УК. Это причинение телесного повреждения средней тяжести или иного средней тяжести вреда здоровью (см. комментарий к ст. 152 УК РМ), тяжкого телесного повреждения или иного тяжкого вреда здоровью (см. комментарий к ст. 151 УК РМ), повлекшее смерть человека или смерть двух или более лиц (см. комментарий к ст. 151 УК РМ).

22. *Субъективная сторона* преступления характеризуется прямым умыслом относительно передаче управления транспортным средством лицу, заведомо находящемуся в состоянии опьянения. По отношению к последствиям, указанными в статье 264 УК РМ — неосторожной формой вины, т.е. преступление, может быть совершено как по легкомыслию, так и по небрежности.

23. *Субъектом* рассматриваемого преступления (ч. (2) ст. ст. 264¹) может быть только водитель транспортного средства, достигший 16-летнего возраста, вне зависимости от того, является ли он собственником данного транспортного средства или нет.

24. *Объективная сторона* третьего преступного деяния характеризуется тремя альтернативными действиями, выражающиеся в отказе, сопротивление или уклонение водителя транспортного средства от проведения теста на алкоголь, от медицинского освидетельствования на состояние опьянения и его характер или от взятия биологических проб на анализ в рамках этого медицинского освидетельствования.

25. *Отказ представляет* собой открытое заявление о нежелании водителя транспортного средства пройти тест на алкоголь, медицинское освидетельствования на состояние опьянения и его характер, а также процедуру забора биологических проб на анализ в рамках этого медицинского освидетельствования.

26. *Сопротивление представляет* собой воспрепятствование водителем транспортного средства исполнению уполномоченным лицом возложенных на него обязанностей по проведению теста на алкоголь, медицинского освидетельствования на состояние опьянения и его характер и взятия биологических проб на анализ в рамках этого медицинского освидетельствования. Сопротивление может быть совершено только в момент выполнения уполномоченным лицом своих законных обязанностей.

27. *Уклонение представляет* собой скрытую форму отказа и состоит в невыполнении вытекающих из закона “О безопасности дорожного движения” (ч. (3) ст. 23), правил дорожного движения (пункт 11/j) обязанностей водителя транспортного средства пройти, по требованию регулировщика, проверку выдыхаемого воздуха или медицинское освидетельствование с отбором биологических проб на предмет установления алкоголемии или употребления наркотиков и других психотропных веществ либо медикаментов, содержащих вещества с подобным эффектом. Уклонение может выражаться и в уходе из медико-санитарного учреждения или в симуляции какой-либо болезни.

28. Порядок проведения теста на алкоголь и медицинского освидетельствования для определения состояния опьянения и его характера предусмотрен постановлением Правительства Республики Молдова № 296 от 16.04.2009 г. “Об утверждении Положения о порядке проведения теста на алкоголь и медицинского освидетельствования для определения состояния опьянения и его характера”.

29. *Тестирование на алкоголь* — действия сотрудника полиции или другого

уполномоченного и обученного соответствующим образом лица, направленные на установление концентрации алкоголя в выдыхаемом воздухе у тестируемого лица, проведенные при помощи зарегистрированного и прошедшего поверку технического средства.

30. Тестирование на алкоголь проводится лицами, уполномоченными для этих целей (сотрудники полиции, медицинские работники, инспектора „Контроля трезвости” и другие), обученными в установленном порядке, с соблюдением правил и действующих санитарно-эпидемиологических нормативов.

31. Тестированию на алкоголь по решению полиции или другого лица, уполномоченного проводить подобное тестирование, подвергаются водители транспортных средств, подозреваемые в употреблении алкоголя, наркотических средств и/или других веществ, вызывающих опьянение (пкт. 9 пост. Правительства № 296).

32. Осмотру на состояние опьянения подлежат водители, относительно которых у работника полиции есть основания считать, что они находятся в состоянии опьянения согласно признакам такого состояния: запах алкоголя изо рта, нестабильность позы, нарушение походки, выраженный тремор пальцев, век, языка, неадекватное поведение, подтверждение обследуемым лицом факта употребления.

33. Согласно закону № 416 от 18.12.1990 г. “О полиции”, полиция имеет право отстранять от управления транспортными средствами лиц, в отношении которых возникло подозрение, что они находятся в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения, проверяя их на месте или направляя на экспертизу (пкт. 31) ст. 13).

34. Также имеет право проводить в установленном законом порядке освидетельствование лиц на предмет употребления ими алкоголя, наркотических или токсических веществ либо направлять, доставлять этих лиц для проведения освидетельствования в медицинское учреждение, если результат его необходим для подтверждения, опровержения факта правонарушения или объективного рассмотрения дел о правонарушении (пкт. 20) ст. 13).

35. *Медицинское освидетельствование* для определения состояния опьянения и его характера — комплекс действий и процедур медицинского характера, установленных в нормативных актах Министерства здравоохранения с целью выявления и оценки состояния опьянения экзаменуемого лица.

36. Медицинское освидетельствование проводится в публичном медико-санитарном учреждении, уполномоченном для этих целей Министерством здравоохранения.

37. *Уполномоченное медико-санитарное учреждение* — публичное медико-санитарное учреждение, должным образом оснащенное для проведения медицинского освидетельствования для определения состояния опьянения и его характера и забора биологических проб.

38 Перечень публичных медико-санитарных учреждений, допущенных к

медицинскому освидетельствованию для определения состояния опьянения и его характера, регламентируется приказом Министерства Здравоохранения РМ № 155 от 01 июня 2009 г.

39. *Лабораторный анализ* — лабораторное исследование с целью определения в биологических пробах концентрации алкоголя, наличия наркотических средств и/или других веществ, вызывающих опьянение.

40. В случае, когда в ходе медицинского освидетельствования выносится заключение о состоянии опьянения, проводится обязательный забор биологических проб для определения концентрации алкоголя в крови и наличия наркотических средств или лекарственных препаратов с подобным действием в крови и/или моче.

41. Определение концентрации алкоголя в крови и наличия наркотических средств, других психотропных веществ или лекарственных препаратов с подобным действием в крови и/или моче обязательно и в случае, когда имеются расхождения между результатом тестирования на алкоголь и заключением медицинского освидетельствования.

42. Расхождение, появившееся между двумя медицинскими освидетельствованиями для определения состояния опьянения и его характера, а также все конфликты, касающиеся данного освидетельствования, решаются по заявлению лица или заинтересованного учреждения, Комиссией по контролю за медицинским освидетельствованием для определения состояния опьянения и его характера в Министерстве здравоохранения.

43. Положение о комиссии по контролю за медицинским освидетельствованием для определения состояния опьянения и его характера при Министерстве здравоохранения, утверждено приказом Министерства Здравоохранения РМ № 155 от 01 июня 2009 г.

44. Преступление является *формальным* и может считаться *оконченным* с момента начала фактического открытого заявления об отказе, сопротивлении или уклонения водителя транспортного средства пройти, по требованию уполномоченного лица, проверку выдыхаемого воздуха или медицинское освидетельствование с отбором биологических проб на предмет установления алкоголемии или употребления наркотиков и других психотропных веществ либо медикаментов, содержащих вещества с подобным эффектом.

45. *Субъективная сторона* состава преступления, предусмотренного ч. (3) ст. 264¹ характеризуется умышленной виной в виде прямого умысла.

46. *Субъектом* рассматриваемого преступления может быть лицо, достигшее 16-ти летнего возраста и управлявшие одним из транспортным средством указанных в ст. 132 УК РМ.

47. Действия, предусмотренные частями (1)-(3), совершенные лицом, не имеющим водительского удостоверения, или лицом, лишенным права управления транспортными средствами образуют отдельный состав преступления, предусмотренный ч. (4) ст. 264¹ УК РМ.

48. Для управления автотранспортным средством на автомобильных дорогах общего пользования водитель этого транспортного средства должен иметь водительское удостоверение категории или подкатегории, к которой относится данное автотранспортное средство (ст. 18 Закона РМ № 131-XVI от 07.06.2007 г. “О безопасности дорожного движения”). Примерно такую же норму содержит и Правила дорожного движения (пункт 10 подпункт 2).

49. Право на управление автотранспортным средством подтверждается водительским удостоверением, в котором указана соответствующая категория и/или подкатегория (ч. (1) ст. 19).

50. На автомобильных дорогах общего пользования автотранспортными средствами могут управлять только лица, имеющие водительское удостоверение категории или подкатегории, к которой относится данное автотранспортное средство, или заменяющий его документ, дающий право на участие в дорожном движении (ч. (2) ст. 19).

51. Условия получения водительского удостоверения устанавливаются постановлением Правительства Республики Молдова № 1452 от 24.12.2007 г. “Об утверждении Положения о водительском удостоверении, организации и проведении экзамена на получение водительского удостоверения и условиях допуска к дорожному движению”.

52. Не имеющим водительского удостоверения считается лицо, не прошедшее процедуру проведения экзамена на получение водительского удостоверения в условиях постановления Правительства РМ № 1452 от 24.12.2007 г. “Об утверждении Положения о водительском удостоверении, организации и проведении экзамена на получение водительского удостоверения и условиях допуска к дорожному движению”.

53. Не имеющим водительского удостоверения считается и лицо, управляющее транспортным средством, водительское удостоверение которого не имеет соответствующие категории и/или подкатегории.

54. Лицом, лишенным права управления транспортными средствами считается только лица, имеющие ранее такое право, но лишенным его в установленном законом порядке.

55. Лишение права на управление транспортным средством представляет собой одну из разновидностей уголовного наказания (см. комментарий к ст. 65 УК) и наказания за правонарушение согласно Кодексу о правонарушениях (см. ст. 35) в виде лишения специального права.

56. Лишение права управления транспортным средством назначается только судебной инстанцией на срок от 6 месяцев до 3 лет на основании Кодекса о правонарушениях (см. ч. (4) ст. 35) и на срок от 1 года до 5 лет — на основании Уголовного Кодекса РМ (см. комментарий к ст. 65 УК).

57. Для квалификации преступления, предусмотренного ч. (4) ст. 264¹ УК РМ не имеет значение на основании какого кодекса (уголовного или о

правонарушениях), данное лицо было лишено права управления транспортным средством.

58. *Субъективная сторона* состава преступления, предусмотренного ч. (4) ст. 264¹ характеризуется умышленной виной в виде прямого умысла.

59. *Субъектом* рассматриваемого преступления может быть лицо, достигшее 16-ти летнего возраста, управлявшее транспортным средством и не имеющее права им управлять.

Статья 265. Выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств

Выпуск в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств или иное грубое нарушение правил их эксплуатации, обеспечивающих безопасность движения, лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, а равно нарушение должностным лицом либо лицом, управляющим коммерческой, общественной или иной негосударственной организацией, режима работы водителей или механизаторов, если это повлекло последствия, указанные в статье 264, наказываются штрафом в размере от 200 до 700 условных единиц или лишением свободы на срок до 3 лет с лишением или без лишения в обоих случаях права занимать должности, связанные с ответственностью за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, на срок от 2 до 5 лет.

[Ст. 265 изменена Законом № 277-ХVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

1. *Объектом* данного преступления являются отношения, обеспечивающие безопасность движения или эксплуатацию транспортных средств. Дополнительный объект — жизнь и здоровье людей, а также отношение собственности, нормальная деятельность государственных, общественных, коммерческих и иных организаций.

2. *Предметом* рассматриваемого преступления являются транспортные средства, понятия которых даны в ст.ст. 132 и 264 УК РМ.

3. Под *транспортными средствами*, о которых говорится в действиях объективной стороны комментируемой статьи, нужно понимать только транспортные средства, понятия которых даны в ст.ст. 132 и 264 УК РМ.

4. Для осуществления перевозок пассажиров, багажа и грузов транспортные агенты должны использовать автомобиль, отвечающий требованиям государственных стандартов и/или действующих технических регламентов и Правилам дорожного движения (ст. 7 Закона РМ № 116-ХIV от 29.07.1998 г. “Об утверждении Кодекса автомобильного транспорта”).

5. В соответствии со ст. 119 постановления Правительства Республики Молдова № 357 от 13.05.2009 г. “Об утверждении Правил дорожного движения”, к участию в дорожном движении допускаются транспортные средства, конструкция и техническое состояние которых отвечают требованиям действующих в РМ правил, нормативов и стандартов, касающихся безопасности дорожного движения, охраны окружающей среды, правил технической эксплуатации, инструкций предприятий — изготовителей, а также другой нормативно-технической документации.

6. Для допуска к дорожному движению транспортные средства должны периодически подвергаться государственному техническому контролю на авторизованных станциях с соблюдением условий, установленных действующим законодательством. Подтверждением прохождения государственного технического контроля является действительный талон, который помещается в правом нижнем углу ветрового стекла транспортного средства (за исключением мотоциклов и прицепов), и прилагаемый к нему рапорт о проверке технического состояния транспортного средства.

7. Лица, ответственные за эксплуатацию и техническое состояние транспортных средств, обязаны не допускать к управлению транспортными средствами лиц, не имеющих удостоверения на право управления транспортными средствами соответствующей категории (подкатегории), не прошедших психофизиологического и медицинского освидетельствования, находящихся в состоянии алкогольного, наркотического или иного опьянения, под воздействием лекарственных препаратов, снижающих реакцию, в болезненном состоянии, травмированных или находящихся в утомленном состоянии, ставящем под угрозу безопасность движения. Также они обязаны не выпускать на линию транспортные средства, техническое состояние которых не соответствует техническим и экологическим нормам, а также не зарегистрированные или не прошедшие государственный технический контроль (ст. 126 постановления Правительства Республики Молдова № 357 от 13.05.2009 г. “Об утверждении Правил дорожного движения”).

8. *Объективная сторона* рассматриваемого преступления характеризуется широким кругом деяний: а) выпуском в эксплуатацию заведомо технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств, если это повлекло последствия, указанные в ст. 264 УК; б) иное грубое нарушение правил эксплуатации транспортных средств теми же лицами, если эти действия причинили те же последствия; в) нарушение должностным лицом либо лицом, управляющим коммерческой, общественной или иной негосударственной организацией, режима работы водителей или механизаторов, если это повлекло последствия, указанные в ст. 264 УК.

9. Под *выпуском в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств* понимается выдача работником транспортной организации

приказа, либо разрешения на выполнение рейса, либо поездки на транспортном средстве с техническими неисправностями, при наличии которых эксплуатация транспортного средства запрещена и которые могут иметь опасные последствия, в частности, в системе передач, в рулевом управлении, тормозной системе, в движении, в освещении и сигнализации, в износе протекторов шин, и т.д. (постановление Пленума ВСП № 20 от 08.07.1999 г. “О судебной практике по применению законодательства при рассмотрении уголовных дел о нарушении правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств”, ст. 22).

10. Выпуск в эксплуатацию других предметов (средств сигнализации или связи, транспортного оборудования, путей сообщения) не охватывается содержанием данной статьи. Такие действия могут быть признаком других видов преступления.

11. Разрешение на эксплуатацию транспортного средства, имеющего технические неисправности, может быть письменным (выдача водителю путевого листа, пилоту — полетного задания и т.п.) или устным.

12. Под *выпуском в эксплуатацию* следует понимать не только действия, но и бездействие (непринятие должных мер со стороны лица, ответственного за техническое состояние транспортных средств, которые выпускаются в эксплуатацию).

13. Под *иным грубым нарушением правил эксплуатации транспортных средств* следует понимать допуск к управлению транспортными средствами лиц, у которых нет прав для управления или есть права, несоответствующие категории данного средства транспорта; грубое нарушение режима работы водителей, повлекшее их физическое или психическое переутомление; неисполнение контроля за техническим состоянием транспортных средств либо невыполнение иных требований, которые предъявляются соответствующими нормативными актами к лицам, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств (постановление Пленума ВСП № 20 от 08.07.1999 г., ст. 23).

14. Иным грубым нарушением правил эксплуатации транспортного средства могут признаваться: допуск к управлению транспортным средством лиц, имеющих медицинские противопоказания для работы в качестве водителя транспорта; несоблюдение сроков профилактического ремонта транспортных средств и др.

15. Под *нарушением режима работы водителей или механизаторов* следует понимать допуск к управлению транспортными средствами лиц, которые находятся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения (разрешение может иметь также форму молчаливого согласия), лишены права управлять транспортным средством на определенный срок и др.

16. Состав преступления является материальным и будет иметь место только в том случае, если наступят последствия, предусмотренные ст. 264 УК.

17. Обязательным признаком, характеризующим объективную сторону данного преступления, является причинная связь между указанными деяниями ответственных лиц, предусмотренных в ст. 265 УК и наступившими последствиями.

18. *Субъективная сторона* преступления требует заведомости, то есть осознания субъектом преступления наличия технической неисправности транспортного средства, что реально угрожает безопасности движения, или совершение другого грубого нарушения правил эксплуатации транспорта, которое для него является очевидным. В случае допуска к управлению транспортным средством лица, находящегося в состоянии опьянения, для виновного должно быть, очевидно, такое состояние лица (запах алкоголя, другие признаки опьянения, заявление лица об употреблении алкоголя или наркотиков и т.п.). Относительно наступивших последствий — виновное лицо предвидит возможность их наступления, но легкомысленно рассчитывает на их предотвращение или не предвидит возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть. В целом данное преступление признается неосторожным.

19. *Субъект* преступления, объективная сторона которого характеризуется первыми двумя действиями — это лица, достигшие 16-ти летнего возраста, на которых действующими инструкциями и правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого ими служебного положения возложена ответственность за техническое состояние транспортных средств. За выпуск в эксплуатацию транспортного средства отвечают работники государственных, общественных и коммерческих организаций. Это могут быть должностные лица транспортных хозяйств (заведующие гаражами, дежурные механики, диспетчеры), а также иные лица по своему образованию, профессиональной подготовке способные исполнять возложенные на них обязанности по контролю выпускаемых на линию транспортных средств.

20. Субъектом преступления могут быть также владельцы или водители частных транспортных средств, позволившие другому лицу эксплуатацию явно технически неисправного транспортного средства или которые допустили к управлению транспортным средством лицо, находящееся в состоянии опьянения или не имеющее права на управление транспортным средством.

21. Субъектом нарушения режима работы водителей или механизаторов, если это повлекло последствия, указанные в ст. 264 УК может быть только должностное лицо (см. ст. 123 УК РМ) либо лицо, управляющее коммерческой, общественной или иной негосударственной организацией (см. ст. 124 УК РМ).

Статья 266. Оставление места транспортного происшествия

Оставление места транспортного происшествия лицом, управляющим транспортным средством и нарушившим правила безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, в случае наступления последствий, указанных в частях (3) и (5) статьи 264, наказывается штрафом в размере от 200 до 500 условных единиц, или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 200 до 240 часов, или лишением свободы на срок до 2 лет.

[Ст. 266 изменена Законом № 184-ХVI от 29.06.2006 г., в силу с 11.08.2006 г.]

1. *Объектом* данного посягательства являются отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта. Дополнительный объект — жизнь и здоровье лиц, потерпевших при дорожно-транспортном происшествии.

2. *Объективная сторона* рассматриваемого преступления характеризуется бездействием, выразившимся в оставлении места дорожно-транспортного происшествия; последствиями, указанными в ч.ч. (3) и (5) ст. 264 УК, и причинной связью между фактом оставления места дорожно-транспортного происшествия и наступившими последствиями.

3. Другими словами *объективная сторона* преступления складывается из того, что лицо, управляющее транспортным средством и нарушившее правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, оставило место дорожно-транспортного происшествия, не предприняв всех необходимых мер, предусмотренных Правилами дорожного движения в то время когда пострадавшим необходима была медицинская помощь, а водитель имел возможность принять меры к оказанию такой помощи и в результате наступили последствия, указанные в ч.ч. (3) и (5) ст. 264 УК.

4. *Дорожно-транспортное происшествие* — событие, произошедшее вследствие нарушения норм безопасности дорожного движения, с вовлечением одного или нескольких транспортных средств, находящихся в движении по общественной дороге, приведшее к нарушению здоровья, нанесению телесных повреждений, гибели одного или нескольких человек либо причинению материального ущерба (п. 7, Правила дорожного движения).

5. *Место дорожно-транспортного происшествия (ДТП)* — обязательный признак объективной стороны этого преступления. Им является обустроенная или приспособленная полоса земли, либо поверхность искусственного сооружения (проезжая часть, трамвайные пути, обочины, разделительные полосы и т.п.), используемая для дорожного движения, где произошло событие.

6. Под *транспортными средствами*, о которых говорится в действиях объективной стороны комментируемой статьи, нужно понимать только транспортные средства, понятия которых даны в ст.ст. 132 и 264 УК РМ.

7. В соответствии с п. 12 Правил дорожного движения при ДТП водитель, причастный к нему, обязан: без промедления остановить транспортное средство, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки (мигающий красный фонарь), не менять положения транспортного средства и предметов, оказавшихся на дороге и имеющих отношение к дорожно-транспортному происшествию, за исключением случаев; если есть пострадавшие, оказать им доврачебную помощь, вызвать скорую помощь, а если это невозможно либо в неотложном случае — отправить пострадавших в ближайшее медицинское учреждение на попутном транспорте или отвезти их на собственном транспортном средстве, предъявить в медицинском учреждении водительское удостоверение или другой документ, удостоверяющий личность, а также регистрационные документы на транспортное средство, после чего возвратиться на место происшествия; освободить проезжую часть, если в результате дорожно-транспортного происшествия нет погибших и/или раненых, а движение других транспортных средств затруднено или невозможно, переместив данное транспортное средство на обочину или как можно ближе к бордюру тротуара; обозначить первоначальное положение транспортного средства, предметов, имеющих отношение к происшествию, и пострадавших, если возникла необходимость их перемещения для оказания первой помощи, доставки в медицинское учреждение собственным транспортом или для освобождения проезжей части; обеспечить, насколько это возможно, сохранение следов, а также объезд места происшествия; сообщить о происшествии в полицию и оставаться на месте до прибытия работников полиции; не употреблять алкогольных напитков или наркотических веществ, а также лекарственных препаратов, изготовленных на их основе, до проверки на наличие алкоголя или медицинского освидетельствования и отбора для анализа биологических проб.

8. *Оставление места дорожно-транспортного происшествия* состоит в том, что водитель, нарушая предписания Правил дорожного движения, покидает место ДТП, не принимая мер по оказанию помощи потерпевшему, несмотря на то, что у виновного имелась такая возможность.

9. Ответственность по ст. 266 УК наступает лишь в случае, если нарушение Правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств повлекло последствия, указанные в ч.ч. (3) и (5) ст. 264 УК, то есть *причинение тяжкого телесного повреждения или иного тяжкого вреда здоровью* (см. комментарий к ст. 151 УК) или смерть потерпевшего, гибель двух или более лиц (см. комментарий к ст. 145 УК). А если эти последствия наступили в результате виновных действий потерпевшего или других лиц, а водитель скрывается с места совершения дорожно-транспортного происшествия, то он должен отвечать по ст. 163 УК (оставление в опасности).

10. *Субъективная сторона* характеризуется умышленной виной в виде прямого умысла. Лицо сознает, что, являясь участником ДТП, случившегося

по его вине, вопреки требованиям Правил дорожного движения оставляет место происшествия, и желает этого.

11. *Субъект* данного преступления — лицо, достигшее 16-ти летнего возраста, управляющее транспортным средством и нарушившее Правила дорожного движения, оставляет место происшествия, что обусловило причинение тяжкого телесного повреждения или иного тяжкого вреда здоровью или смерть потерпевшего, гибель двух или более лиц.

Статья 267. Недоброкачественный ремонт путей сообщения, железнодорожных, водных, воздушных транспортных средств или выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями

Недоброкачественный ремонт путей сообщения, находящихся на них сооружений, средств связи или сигнализации, железнодорожных, водных, воздушных транспортных средств, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или грубое нарушение правил их эксплуатации лицом, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию путей сообщения и (или) транспортных средств, если эти действия повлекли последствия, указанные в статье 263, наказываются штрафом в размере от 300 до 800 условных единиц или лишением свободы на срок до 7 лет с лишением или без лишения в обоих случаях права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 5 лет.

[Ст. 267 изменена Законом № 277-XVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

[Ст. 267 изменена Законом № 211-XV от 29.05.2003 г., в силу с 12.06.2003 г.]

1. Одним из основных аспектов безопасности движения и эксплуатации транспорта является техническая безопасность, которая должна обеспечиваться соблюдением правил ремонта техники и выпуском транспорта в эксплуатацию в технически исправном состоянии. Нарушение специальных правил технической пригодности транспорта часто приводит в процессе его движения и эксплуатации к причинению вреда жизни, здоровью и собственности граждан.

2. Единую транспортную систему Республики Молдова составляют железнодорожный, автомобильный, воздушный, водный, городской электрический и трубопроводный транспорт (ст. 15 Закона РМ № 1194-XIII от 21.05.1997 г. “О транспорте”).

3. Транспорт является одной из важнейших отраслей общественного производства и призван удовлетворять потребности населения и общественно-го производства в перевозках.

4. Эксплуатация транспортной системы должна обеспечивать безопасность жизни и здоровья граждан, сохранность перевозимых грузов, охрану окружающей среды.

5. *Объектом* преступления является безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного и воздушного транспорта, здоровье, жизнь граждан, а также собственность.

6. *Предмет* рассматриваемого преступления являются сооружения на путях сообщения, средства связи или сигнализации железнодорожных, водных, воздушных транспортных средств.

7. Под *транспортными средствами*, о которых говорится в действиях объективной стороны комментируемой статьи, нужно понимать только транспортные средства железнодорожного, водного и воздушного транспорта, понятия которых даны в ст. 263 УК.

8. К *сооружениям на путях сообщения* следует относить пассажирские и грузовые платформы, мосты, виадуки, путепроводы, туннели, эстакады, гидроузлы, шлюзы, причалы и т.п.

9. *Средства связи и сигнализации* — это светофоры, семафоры, радиостанции, радиомаяки, радиопеленгаторы, локаторы, телефон и т.п.

10. *Объективная сторона* преступления включает в себя следующие деяния: а) недоброкачественный ремонт путей сообщения, находящихся на них сооружений, средств связи или сигнализации, железнодорожных, водных, воздушных транспортных средств, если эти действия повлекли последствия, указанные в ст. 263 УК; б) выпуск в эксплуатацию технически неисправных средств железнодорожного, водного и воздушного транспорта, если эти действия повлекли последствия, указанные в ст. 263 УК; в) грубое нарушение правил эксплуатации средств железнодорожного, водного и воздушного транспорта, если эти действия повлекли последствия, указанные в ст. 263 УК.

11. *Недоброкачественным ремонтом путей сообщения*, находящихся на них сооружений, средств связи или сигнализации, железнодорожных, водных, воздушных транспортных средств следует считать ремонт с отступлением от определенных стандартов, определенной технологии, неустранение отдельных неисправностей и т.п., когда транспортные средства и иные предметы после ремонта в установленном порядке переданы в эксплуатацию.

12. *Недоброкачественный ремонт* может быть выражен в неустранении всех неисправностей транспортного средства, в использовании неисправных запасных частей, приборов, в нарушении технологического процесса ремонта и т.п. Производство ремонта транспортных средств и транспортного оборудования, путей сообщения, средств сигнализации и связи определяется технологическими правилами и нормативами, поэтому решение вопроса об уголовной ответственности зависит от установления нарушений этих правил и нормативов. Для этого необходима техническая экспертиза.

13. Под *выпуском в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств* понимается выдача работником транспортной организации разрешения на выезд в рейс технически неисправного транспортного средства, что может быть причиной аварийной ситуации, наступления вредных последствий. Выпуск в эксплуатацию других предметов (средств сигнализации или связи, транспортного оборудования, путей сообщения) не охватывается содержанием данной статьи. Такие действия могут быть признаком других видов преступлений.

14. Разрешение на эксплуатацию транспортного средства, имеющего технические неисправности, может быть письменным (выдача водителю путевого листа, пилоту — полетного задания и т.п.) или устным.

15. Под *грубым нарушением правил эксплуатации транспортных средств* следует понимать допуск к управлению транспортными средствами лиц, у которых нет прав для управления или есть права, несоответствующие категории данного средства транспорта; грубое нарушение режима работы водителей, повлекшее их физическое или психическое переутомление; неосуществление контроля за техническим состоянием транспортных средств либо невыполнение иных требований, которые предъявляются соответствующими нормативными актами к лицам, ответственным за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств (постановление Пленума ВС РФ № 20 от 08.07.1999 г., ст. 23).

16. Грубым нарушением правил эксплуатации транспортного средства могут признаваться: допуск к управлению транспортным средством лиц, имеющих медицинские противопоказания для работы в качестве водителя транспорта; несоблюдение сроков профилактического ремонта транспортных средств и др.

17. Под выпуском в эксплуатацию следует понимать не только действия, но и бездействие (непринятие должных мер со стороны лица, ответственного за техническое состояние транспортных средств, которые выпускаются в эксплуатацию).

18. Данное преступление — материальное, оно считается оконченным с момента наступления последствий, указанные в ст. 263 УК.

19. Обязательным признаком, характеризующим объективную сторону преступления, предусмотренного ст. 267 УК, является причинная связь между недоброкачественным ремонтом путей сообщения, находящихся на них сооружений, средств связи или сигнализации, железнодорожных, водных, воздушных транспортных средств, а равно выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или грубое нарушение правил их эксплуатации и наступившими последствиями.

20. *Субъективная сторона* данного преступления предполагает неосторожную форму вины.

21. *Субъект* преступления, объективная сторона которого характеризуется недоброкачественным ремонтом, — это лицо, фактически производившее

ремонт транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, достигшее 16-летнего возраста, т.е. налицо так называемый общий субъект. Это мастера, работники отделов технического контроля, частные мастера по ремонту автотранспортных средств. За выпуск в эксплуатацию технически неисправного транспортного средства

22. За выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств или грубое нарушение правил их эксплуатации предусмотрена ответственность специального субъекта: им является работник железнодорожного, воздушного и водного транспорта, на которого действующими инструкциями или правилами, соответствующим распоряжением либо в силу занимаемого им служебного положения возложена ответственность за техническое состояние или эксплуатацию транспортных средств.

Статья 268. Умышленное повреждение или разрушение путей сообщения и транспортных средств

Умышленное повреждение или разрушение путей сообщения, находящихся на них сооружений, средств связи или сигнализации либо другого транспортного оборудования, а также транспортных средств, если эти действия повлекли последствия, указанные в статье 263 или части (5) статьи 264, наказываются штрафом в размере от 200 до 1000 условных единиц или лишением свободы на срок до 7 лет.

[Ст. 268 изменена Законом № 277-ХVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

[Ст. 268 изменена Законом № 211-ХV от 29.05.2003 г., в силу с 12.06.2003 г.]

1. Объектом данного преступления является безопасность движения и общественные отношения в области безопасной эксплуатации транспортных средств, путей сообщения, транспортного оборудования. Дополнительный объект — жизнь, здоровье людей, нормальная, безопасная работа транспортной системы РМ, отношения собственности.

2. Предметом этого преступления могут быть любое транспортное средство: железнодорожное, воздушное, водное, автомобильное, а также пути сообщения, средства сигнализации или связи, либо иное транспортное оборудование.

3. Каждый из перечисленных предметов имеет конструктивные особенности, выполняет только ему свойственные технические функции; но им присущи и общие признаки. Все они обеспечивают безопасность функционирования транспортных средств и путей сообщения, все они должны быть пригодными к эксплуатации, все они являются источником повышенной опасности или входят в систему обеспечения нормального функционирования аких источников, их правовой статус определен действующими на транспорте

нормативными актами. Наличие этих признаков вкуче позволяет отнести указанные средства к предмету рассматриваемого преступления.

4. Под *транспортными средствами*, о которых говорится в объективной стороне комментируемой статьи, нужно понимать транспортные средства железнодорожного, водного и воздушного транспорта, понятия которых даны в ст. 263 УК, а также транспортные средства, определяемые в ст. 264 УК.

5. Понятия *сооружения на путях сообщения и средства связи и сигнализации* даны в ст. 267 УК РМ.

6. *Объективная сторона* данного преступления характеризуется альтернативными действиями. К таким действиям законодатель отнес: повреждение или разрушение транспортных средств, путей сообщения, находящихся на них сооружений, средств связи или сигнализации, либо другого транспортного оборудования, если эти действия повлекли последствия, указанные в ст. 263 или ч. (5) ст. 264 УК РМ.

7. Под *разрушением* транспортных средств и других транспортных коммуникаций необходимо понимать полное, либо частичное их уничтожение и непригодность к дальнейшему целевому использованию (взрыв на железной дороге, сжигание подвижного состава, разрушение железнодорожных мостов, уничтожение взлетных полос, затопление судна и т.п.).

8. *Повреждение* предметов преступления — это частичное выведение из строя отдельных частей, деталей, блоков, узлов транспортных средств или транспортного оборудования, делающее последнее непригодным к эксплуатации (развешивание рельсов, обрыв телефонных или телеграфных проводов, приведение в непригодность к использованию букс вагонов и т.п.).

9. Объективная сторона этого преступления характеризуется также последствиями, указанными в ст. 263 или ч. (5) ст. 264 УК РМ.

10. Деяние, предусмотренное комментируемой статьей, относится к преступлениям с отдаленным результатом. Начальным моментом является совершение первого акта действия, направленного на причинение вредных последствий, а конечным — начало наступления последствий. В рассматриваемом преступлении начальным моментом будет повреждение или разрушение транспортного средства, путей сообщения и др. А *оконченным* данное преступление будет с момента наступления вредных последствий, указанных в ст. 263 или ч. (5) ст. 264 УК РМ. В этих случаях к первичному последствию относится повреждение или разрушение транспортного средства, путей сообщения и др. Они должны быть причиной вторичных — более тяжких последствий.

11. *Субъективная сторона* преступления характеризуется прямым или косвенным умыслом относительно разрушения или повреждения путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава, средств связи и сигнализации. По отношению к последствиям, указанными в ст. 263 или ч. (5) ст. 264 УК РМ — неосторожной формой вины, т.е. преступление, может быть совершено как по легкомыслию, так и по небрежности.

12. Если транспортные средства, средства сигнализации или связи повреждаются с целью похищения части поврежденного имущества (например, кабеля), то такие действия следует квалифицировать по совокупности преступлений, в частности, как повреждение транспортных средств (ст. 268) и преступления против собственности (гл. VI).

13. *Субъектом* преступления является лицо, достигшее к совершению преступления 14-ти летнего возраста.

Статья 269. Нарушение правил об охране порядка и безопасности движения

Нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения правил об охране порядка и безопасности движения, если это действие повлекло последствия, указанные в статье 264, наказуется штрафом в размере от 300 до 800 условных единиц или лишением свободы на срок до 5 лет.

[Ст. 269 изменена Законом № 277-XVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

1. Правила дорожного движения содержат нормы, определяющие порядок движения транспортных средств и пешеходов на общественных дорогах Республики Молдова, а также на прилегающих к ним территориях. Соблюдение настоящих Правил гарантирует безопасность всех участников дорожного движения, охрану окружающей среды, защиту законных прав и интересов физических и юридических лиц, а также охрану их собственности.

2. Участники дорожного движения обязаны соблюдать правила движения, требования средств дорожной сигнализации, сигналы и указания регулировщика, технические условия, и своими действиями не наносить ущерба другим участникам дорожного движения, не подвергать их опасности, а также не создавать необоснованно препятствий в движении больших, чем это вызвано неизбежными обстоятельствами.

3. Каждый участник дорожного движения, соблюдающий правила, вправе рассчитывать на то, что и другие участники дорожного движения выполняют их требования.

4. *Объектом* данного преступления является отношения, обеспечивающие охрану порядка и безопасность движения и эксплуатации транспортных средств. Дополнительный объект — жизнь, здоровье людей. Факультативным объектом могут быть отношения собственности.

5. *Объективная сторона* характеризуется нарушением пассажиром, пешеходом или другим участником движения правил об охране порядка и безопасности движения, наступлением последствий, указанных в ст. 264 УК, и наличием причинной связи между деяниями и наступившими последствиями.

6. *Пешеход* — это лицо, находящееся на дороге вне транспортного средства и не выполняющее на ней работу.

7. *Пассажир* — это лицо, перевозимое транспортным средством, не участвующее в управлении им.

8. *Другими участниками движения* считаются лица, передвигающиеся в инвалидных колясках без двигателя, ведущие велосипед, мопед, мотоцикл, санки, ручную тележку, детскую или инвалидную коляску.

9. Диспозиция ст. 269 УК является бланкетной, в ней законодатель говорит о нарушении правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, что позволяет понять, к каким специальным правилам поведения отсылает законодатель. К таким правилам следует отнести нормативные акты, регулирующие безопасность движения и эксплуатацию железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного и других видов механического транспорта (см. комментарий к ст.ст. 263 и 264 УК). Это, в частности, Правила дорожного движения, Правила проезда автогрузового транспорта, провоза особо тяжелых и громоздких грузов через переезды железных дорог, Воздушный кодекс, Правила перевозки пассажиров, багажа и грузов по воздушным линиям РМ, Правила о мерах безопасности на водных путях и водоемах и другие нормативные акты.

10. Дать даже примерный перечень проявлений нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, просто невозможно. Чаще эти правила нарушаются пешеходами, переходящими дорогу в неустановленных местах, прогонявшими животных через железнодорожную колею без соблюдения правила безопасности; воздушного транспорта, создающими угрозу опасности полетов своими действиями (свободное передвижение по перрону без сопровождения дежурного, выход пассажира навстречу самолету, посещение запрещенных для посторонних мест, например, кабины пилота и т.п.); пассажирами других транспортных средств (открывание дверей трамвая, троллейбуса, автобуса во время движения; выбрасывание из окон на проезжую часть мусора или других предметов и т.п.).

11. Суть рассматриваемого преступления состоит в создании искусственных помех безопасности транспорта лицом, не управляющим транспортным средством. Поэтому оно не может выражаться в эксплуатации технически неисправных транспортных средств. В этих случаях виновные должны отвечать либо по ст. 263 УК РМ, если они являются работниками транспорта, либо по статьям о преступлениях против личности или собственности, если они не являются таковыми.

12. Данное преступление — материальное, оно считается оконченным с момента наступления последствий, указанных в статье 264 УК, то есть, в виде причинения телесного повреждения средней тяжести или иного средней тяжести вреда здоровью, тяжкого телесного повреждения или иного тяжкого вреда здоровью, смерть одного человека, а также двух или более лиц.

13. Между нарушением правил об охране порядка и безопасности движения пассажиром, пешеходом или другим участником движения и наступившими указанными последствиями должна быть установлена причинная связь.

14. *Субъективная сторона* рассматриваемого преступления характеризуется неосторожной формой вины в виде легкомыслия или небрежности: лицо предвидит возможность наступления общественно опасных последствий, но легкомысленно рассчитывает на их предотвращение или не предвидит возможности наступления таких последствий, хотя должно было и могло их предвидеть.

15. *Субъект* данного преступления — лицо, достигшее 16-ти летнего возраста, участвующее в движении транспортных средств (кроме лиц, указанных в ст.ст. 263 и 264 УК РМ). Им может быть пешеход, пассажир или другой участник движения (велосипедист, погонщик скота, возчики гужевого транспорта и др.).

Статья 270. Самовольная без надобности остановка поезда

Самовольная без надобности остановка поезда стоп-краном, путем разъединения воздушной тормозной магистрали или иным способом, если это повлекло:

- a) несчастные случаи с людьми;*
- b) крушение или повреждение подвижного состава;*
- c) иные тяжкие последствия, наказывается штрафом в размере от 300 до 1000 условных единиц или лишением свободы на срок до 7 лет.*

[Ст. 270 изменена Законом № 277-XVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

1. *Объектом* преступления является безопасность движения и эксплуатации поездов. Дополнительный объект — жизнь, здоровье людей и отношения собственности.

2. *Безопасность движения поездов* — комплекс организационных и технических мероприятий органов железнодорожного транспорта, органов центрального и местного публичного управления, предприятий, учреждений, граждан, направленных на обеспечение безаварийной работы и содержание в постоянной исправности железнодорожных сооружений, путей, подвижного состава, оборудования, механизмов и устройств и недопущение аварийных ситуаций в перевозочном процессе, а также уменьшение последствий возможных аварий (ст. 3 Закона РМ № 309-XV от 17.07.2003 г. “Кодекс железнодорожного транспорта”).

3. Предметом отношений по обеспечению указанной безопасности могут быть любые поезда — пассажирские, пригородные, грузовые, почтово-багажные, хозяйственные, специальные (пожарные, ремонтные и т.п.), движущиеся по путям РМ. *Поезд* — сцепленный состав, сформированный из вагонов и одного или нескольких действующих локомотивов или моторных вагонов, которые имеют установленные сигналы. Локомотивы без вагонов,

моторные вагоны, автомотрисы и дрезины несъемного типа, отправленные на перегон, рассматриваются как поезд (см.: п. 7 Правил технической эксплуатации железной дороги, утвержденных Министерством транспорта и дорожного хозяйства РМ).

4. *Объективную сторону* преступления образуют активные самовольные, без надобности, действия, повлекшие за собой остановку поезда стоп-краном, путем разъединения воздушной тормозной магистрали или иным способом, если они повлекли несчастный случай с людьми, крушение или повреждение подвижного состава, а также иные тяжкие последствия.

5. *Самовольность* означает остановку поезда без разрешения или без указания работника железной дороги.

6. Кроме того, что указанные действия являются самовольными, они дополнительно характеризуются в законе как совершенные *без надобности*. Основания для самовольной остановки поезда должны быть достаточно серьезными для признания этих действий необходимыми. Поскольку любая самовольная остановка поезда создает опасность для жизни и здоровья людей, основанием для такой остановки может быть только еще более значительная или более реальная опасность для жизни и здоровья людей.

7. Пассажирам запрещается самовольно пользоваться стоп-краном для остановки поезда *без надобности*. В случае возникновения непредвиденных аварийных обстоятельств пассажир должен сообщить проводнику, а при его отсутствии самостоятельно воспользоваться стоп-краном. Самовольными, но по необходимости, являются действия пассажира, остановившего стоп-краном поезд, в одном из вагонов которого вспыхнул пожар, вследствие чего возникла необходимость срочно эвакуировать пассажиров. Опасность, вызвавшая необходимость в остановке поезда, не обязательно связана с его движением. Внезапное острое заболевание или травмирование пассажира может быть уважительной причиной для остановки поезда. В то же время никакие обстоятельства имущественного, хозяйственного или личного характера (необходимость перевозки груза, стремление не отстать от поезда и т.п.) не могут рассматриваться как оправдывающие самовольную остановку поезда и создание опасности для людей.

8. *Способы* остановки поезда могут быть различными. В законе указано на два наиболее распространенных — *стоп-краном и путем разъединения воздушной тормозной магистрали*. К *иным способам*, о которых речь идет в ст. 270 УК, относятся применение ручного тормоза, разъединение автосцепки, подача сигналов и другие действия, направленные на остановку поезда. В случае остановки его вследствие умышленного разрушения или повреждения путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава, средств связи, либо сигнализации, содеянное образует состав преступления, предусмотренный ст. 268 УК РМ.

9. Признаком объективной стороны преступления, предусмотренного ст. 270 УК, является такие общественно опасные последствия, как несчастные

случаи с людьми, крушение или повреждение подвижного состава, а также иные тяжкие последствия.

10. Под *несчастными случаями с людьми* подразумевается причинение тяжкого телесного повреждения или иного тяжкого вреда здоровью или средней тяжести телесного повреждения нескольких лиц, либо смерть человека.

11. Под *крушение подвижного состава* подразумевается опрокидывание локомотива, вагонов на железной дороге, в результате которого произошли несчастные случаи с людьми, причинен значительный материальный ущерб.

12. Под *повреждением подвижного состава* следует понимать повреждение локомотива и вагонов, которые невозможно использовать без капитального ремонта.

13. Под *иными тяжкими последствиями* следует понимать смерть одного или нескольких человек, дезорганизация движения транспорта на значительный промежуток времени, длительный непроизводительный простой вагонов, причинение материального ущерба в особо крупных размерах и т.д.

14. *Субъективная сторона* характеризуется неосторожной формой вины к последствиям, указанным в ст. 270 УК. Сами действия совершаются умышленно. Остановка поезда с умыслом вызвать аварию, человеческие жертвы и т.п. могут образовывать при наличии других признаков преступление против собственности, жизни и здоровья и т.п.

15. В случае, когда самовольная остановка поезда является способом захвата железнодорожного подвижного состава, содеянное охватывается ст. 275 УК и в дополнительной квалификации по ст. 270 УК не нуждается.

16. *Субъектом* преступления могут быть вменяемые лица, достигшие 14-ти лет и не являющиеся работниками железной дороги. Те же действия, совершенные работником железной дороги, образуют состав преступления, предусмотренный ст. 263 УК.

Статья 271. Умышленное блокирование транспортных путей

Умышленное блокирование транспортных путей посредством создания препятствий, установления постов или иными средствами, повлекшее:

- а) несчастные случаи с людьми;*
- б) иные тяжкие последствия, наказывается штрафом в размере от 300 до 1000 условных единиц или лишением свободы на срок от 2 до 6 лет.*

[Ст. 271 изменена Законом № 277-ХVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

- 1. *Объектом* преступления является нормальная, безопасная работа

дорожного, железнодорожного, воздушного и водного транспорта. Дополнительный объект — жизнь, здоровье людей, отношения собственности.

2. *Предмет преступления* — любые транспортные средства, понятия которых даны в ст.ст. 263-264 УК РМ.

3. *Объективная сторона* преступления определена как блокирование транспортных путей посредством создания препятствий, установления постов или иными средствами, повлекшее несчастные случаи с людьми или иные тяжкие последствия.

4. *Блокирование* транспортных путей состоит в создании препятствий, ограничивающих и парализующих деятельность звена в системе железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного транспорта. Это может быть выражено в преграждении взлетной полосы, акватории порта, дороги, железнодорожной магистрали и т.п.

5. Способом блокирования транспортных коммуникаций может быть и отключение транспорта, транспортных предприятий, сигнальных устройств и др. от энергоносителей, что может парализовать функционирование этих объектов.

6. *Создание препятствий* — создание разного рода преград на транспортные коммуникации, сваливание деревьев, затопление путей, выведение на пути животных и другие действия, которые препятствуют работе транспорта. В качестве препятствий могут быть еще использованы транспортные средства, шлагбаумы, тросы, завалы из шпал и других предметов, которые могут нарушить нормальную и безопасную работу указанных видов транспорта.

7. *Установление постов* — *организованный или спонтанный* выход людей на транспортные коммуникации для нарушения нормальной работы транспорта.

8. *Нарушение нормальной работы транспорта* — прекращение или существенное сокращение транспортных перевозок.

9. Под *иными средствами блокирования* транспортных путей следует понимать такие действия, как выключение средств сигнализации и связи или включение их в блокирующем режиме, устройство препятствий для восприятия знаков, сигналов и другой информации.

10. Объективная сторона этого преступления характеризуется также последствиями в виде несчастных случаев с людьми или иных тяжких последствий.

11. Понятия *несчастные случаи с людьми* и *иные тяжкие последствия* даны в ст. 270 УК РМ.

12. Состав преступления в форме блокирования транспортных путей — материальный, действия признаются преступными только при условии, если они повлекли несчастные случаи с людьми или иные тяжкие последствия. С учетом этого определяется и момент окончания преступления.

13. *Субъективная сторона* преступления характеризуется умыслом. Относительно последствий, указанных в ст. 271 УК, вина может быть только неосторожной.

14. В случае, когда лицо желало или сознательно допускало такие последствия, как причинение несчастных случаев с людьми или иных тяжких последствий, такие действия нужно квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 271 УК и соответствующими статьями, предусматривающими ответственность за преступления против здоровья или собственности.

15. Субъектом преступления могут быть вменяемые лица, достигшие к совершению преступления 14-ти летнего возраста.

Статья 272. Понуждение работника железнодорожного, водного, воздушного или автомобильного транспорта к невыполнению своих служебных обязанностей

(1) Понуждение работника железнодорожного, водного, воздушного или автомобильного транспорта к невыполнению своих служебных обязанностей путем угрозы убийством, причинением тяжких телесных повреждений или иного тяжкого вреда здоровью либо уничтожением имущества этого работника или его близких родственников, если имелись основания опасаться осуществления этой угрозы, наказывается штрафом в размере до 200 условных единиц, или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 140 до 200 часов, или лишением свободы на срок до 1 года.

(2) То же действие, совершенное:

[Пкт. а) исключен Законом № 277-ХVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

б) двумя или более лицами, наказывается штрафом в размере от 200 до 700 условных единиц, или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 180 до 240 часов, или лишением свободы на срок до 3 лет.

[Ст. 272 изменена Законом № 277-ХVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

[Ст. 272 изменена Законом № 184-ХVI от 29.06.2006 г., в силу с 11.08.2006 г.]

1. Объектом преступления являются нормальная работа транспорта, его безопасность, а также здоровье работника транспорта и близких ему родственников.

2. О понятии транспорта и его видах - смотрите комментарий к ст.ст. 263 и 264 УК РМ.

3. Объективная сторона преступления заключается в понуждении, то есть активных действиях в отношении работника железнодорожного, водного, воздушного или автомобильного транспорта к невыполнению своих служебных обязанностей путем угрозы убийством, причинением тяжких телесных повреждений или иного тяжкого вреда здоровью либо уничтожением имущества этого работника или его близких родственников, если имелись основания опасаться осуществления этой угрозы.

4. Под *понууждением* следует понимать принуждение лица к выполнению каких-либо действий или бездействий без его воли. Это — предъявление требования, которое сопровождается угрозой убийства, причинение тяжких телесных повреждений или иного тяжкого вреда здоровью либо уничтожение имущества этого работника или его близких родственников.

5. *Потерпевшими* от преступления могут быть работники транспорта или их близкие родственники.

6. Под *работником транспорта* следует понимать физическое лицо, работающее на основании трудового договора на транспортном предприятии, в учреждении или организации или у физического лица, занимающегося транспортными перевозками и использующего при этом наемный труд. Это — лица, находящиеся на службе или работающие на одном из видов транспорта, указанного в диспозиции ст. 272 УК:

- работники, которые непосредственно обеспечивают движение транспортных средств (работники поездных бригад или экипажей речных, морских или воздушных судов, водители автобусов, легковых и грузовых автомобилей, иных транспортных средств, относящихся к автомобильному транспорту, водители трамваев, троллейбусов и других средств городского электротранспорта и т.п.);

- работники, от которых зависит нормальное и безопасное функционирование транспорта (диспетчеры, дежурные по вокзалу, работники, которые готовят к рейсу подвижной состав и проверяют его техническое состояние, и т.п.);

- должностные лица, выполняющие общие функции по руководству процессом эксплуатации транспорта и его коммуникаций (начальники станций, портов, директора транспортных предприятий и т.п.).

7. В соответствии с ч. (4) ст. 134 УК РМ и со ст. 6 УПК РМ *близкими родственниками* считаются дети, родители, приемные родители, приемные дети, братья и сестры, дедушки и бабушки, внуки.

8. Под *угрозой*, применимой как способ понуждения потерпевшего, следует понимать психическое насилие, выраженное жестами, словами, путем демонстрации оружия или других предметов, используемых виновным. Угроза может быть выражена как непосредственно потерпевшему, так и через третьих лиц. Она может быть адресована одному лицу или нескольким, быть разовой или неоднократной, а также она может быть как в устной, так и в письменной форме.

9. *Преступление считается оконченным* с момента совершения действий, направленных на понуждение работника транспорта указанным в диспозиции статьи способом к неисполнению своих служебных обязанностей, независимо от того, достиг ли виновный своей цели.

10. Для квалификации содеянного по ч. (1) ст. 272 УК необходима реальная угроза *убийством, причинением тяжких телесных повреждений или*

иного тяжкого вреда здоровью (см. комментарий к ст.ст. 145 и 151 УК РМ), либо уничтожением имущества (см. комментарий к ст. 197 УК РМ).

11. Для квалификации содеянного по ч. (2) ст. 272 УК необходимо совершение похищения двумя или более лицами (см. комментарий к ст. 145 УК РМ).

12. Субъективная сторона преступления характеризуется прямым умыслом.

13. Субъектом преступления могут быть вменяемые лица, достигшие к совершению преступления 16-ти летнего возраста.

Статья 273. Угон транспортного средства

(1) Угон транспортного средства без цели его хищения, наказывается штрафом в размере от 500 до 1000 условных единиц или лишением свободы на срок от 2 до 7 лет.

(2) То же действие:

а) совершенное повторно;

б) совершенное двумя или более лицами;

с) сопряженное с насилием, не опасным для жизни или здоровья потерпевшего, либо с угрозой применения такого насилия, наказывается лишением свободы на срок от 5 до 10 лет.

(3) Действия, предусмотренные частями (1) или (2):

а) совершенные путем проникновения в гараж, другое помещение, на огражденную или охраняемую территорию;

б) сопряженные с насилием, опасным для жизни или здоровья потерпевшего, либо с угрозой применения такого насилия, наказываются лишением свободы на срок от 10 до 15 лет.

[Ст. 273 исключена Законом № 277-XVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

[Ст. 273 изменена Законом № 292-XVI от 21.12.2007 г., в силу с 08.02.2008 г.]

Статья 274. Угон транспортного средства с живой тягой, а также тяглового скота

Угон транспортного средства с живой тягой, а также тяглового скота без цели хищения, повлекший:

а) порчу имущества;

б) тяжелое заболевание или гибель угнанного скота, наказывается штрафом в размере от 200 до 500 условных единиц или лишением свободы на срок от 2 до 5 лет.

[Ст. 274 исключена Законом № 277-XVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

[Ст. 274 изменена Законом № 184-XVI от 29.06.2006 г., в силу с 11.08.2006 г.]

Статья 275. Угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна

- (1) Угон, захват или незаконное осуществление контроля над железнодорожным подвижным составом, воздушным, морским или речным судном либо захват вокзала, аэропорта, порта или иного транспортного предприятия, учреждения, организации, а равно грузов без цели их хищения, наказываются лишением свободы на срок от 5 до 10 лет.
- (2) Те же действия:
- a) совершенные двумя или более лицами;
 - b) сопряженные с насилием или с угрозой его применения либо с любой другой формой запугивания;
 - b¹) совершенные в отношении воздушного судна, находящегося в полете;
 - c) приведшие к аварии железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна;
 - d) повлекшие иные тяжкие последствия, наказываются лишением свободы на срок от 7 до 15 лет.
- (3) Действия, предусмотренные частями (1) или (2), повлекшие:
- a) причинение тяжких телесных повреждений или иного тяжкого вреда здоровью;
 - b) смерть человека, наказываются лишением свободы на срок от 10 до 15 лет

[Ст. 275 изменена Законом № 277-ХVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

[Ст. 275 изменена Законом № 136-ХVI от 19.06.2008 г., в силу 08.08.2008 г.]

1. Согласно ст. 134¹¹, угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна признается преступлением террористического характера.

2. Общественная опасность угона или захвата судна воздушного, морского или речного транспорта либо железнодорожного подвижного состава определяется тем, что он связан с нарушением установленного порядка пользования воздушным и водным пространством, транспортными коммуникациями, содержит в себе потенциально высокую угрозу жизни и здоровью пассажиров, членов экипажей, иным лицам, может привести к авариям, катастрофам.

3. Объектом преступления являются безопасность, нормальная работа транспорта и транспортных предприятий, дополнительными объектами — здоровье и жизнь людей, а также собственность.

4. Предмет преступления — судно воздушного, морского или речного транспорта либо железнодорожный подвижной состав. Ведомственная

принадлежность указанных видов транспорта и их целевое назначение для квалификации преступления роли не играют. Предметом преступления также являются вокзалы, аэродромы, порты, станции или другие транспортные предприятия, учреждения, организации.

5. *Воздушное судно* — любой летательный аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности (см.: ст. 3 Закона РМ № 1237-ХІІІ от 09.07.1997 г. “О гражданской авиации”). Это, например самолет, вертолет, дирижабль, воздушный шар, планер и т.п. Воздушные суда обычно используются для перевозки пассажиров и транспортировки грузов, а также в спортивных целях.

6. К *водным судам* относятся любые транспортные средства (морские, речные и озерные суда), предназначенные для перемещения по воде грузов и пассажиров с помощью любых средств тяги (двигатель, парус), а также суда вспомогательного и специального характера.

7. Под *морским судном* понимается “самоходное или несамоходное плавучее сооружение”, которое по своим техническим характеристикам пригодно и в установленном порядке допущено к эксплуатации в целях судоходства по морским водным путям.

8. Под *речным судном* понимается “самоходное или несамоходное плавучее сооружение”, которое по своим техническим характеристикам пригодно и в установленном порядке допущено к эксплуатации в целях судоходства по внутренним водным путям.

9. Таким образом, для признания того или иного сооружения судном (речным или морским) не имеет значения, снабжено ли оно собственным двигателем, находится ли на нем экипаж, перемещается оно или находится преимущественно в стационарном плавучем состоянии (например, плавучий док, дебаркадер).

10. *Железнодорожный подвижной состав* — это локомотивы всех видов, вагоны, полувагоны, платформы и т.д. К предмету данного преступления также относится специальный железнодорожный подвижной состав, то есть несъемные подвижные единицы по железнодорожному ходу — снегоочиститель, снегоуборочные и щебеночно-очистные машины, балластеры, путеукладчики, грузоподъемные краны, дрезины и т.п.

11. *Автовокзал (автостанция)* — комплекс сооружений, включающий здание с залом ожидания, билетными кассами, другими помещениями и службами, предназначенными для обслуживания пассажиров, а также перроны для посадки и высадки пассажиров, стоянки автобусов (микроавтобусов) (см.: ст. 3 Закона РМ № 116-ХІV от 29.07.1998 г. “Об утверждении Кодекса автомобильного транспорта”).

12. *Вокзал железнодорожный* — комплекс специальных сооружений, помещений, оборудования, предназначенный для обслуживания пассажиров,

предоставления им платных и бесплатных услуг, управления движением поездов и размещения персонала. В состав вокзального комплекса входят: посадочные платформы, пешеходные тоннели и мосты, переходы через железнодорожные колеи, багажные помещения, часть прилегающей к сооружению привокзальной площади.

13. *Аэропорт* — комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал и другие сооружения, предназначенные для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок (см.: ст. 3 Закона РМ № 1237-ХІІІ от 09.07.1997 г. “О гражданской авиации”).

14. *Аэродром* — определенный участок земной (водной) поверхности, включая здания, сооружения и оборудование, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов (см.: ст. 3 Закона РМ № 1237-ХІІІ от 09.07.1997 г. “О гражданской авиации”).

15. Под *морским портом* понимается транспортное предприятие с любым видом собственности, любой организационно-правовой формы, располагающее комплексом береговых сооружений и предназначенное для обслуживания судов и пассажиров, выполнения операций с грузами, оказания других услуг на специально отведенных территории и акватории, которые находятся в зоне морского судоходства (см.: ст. 77 Закона РМ № 599-ХІV от 30.09.1999 г. “Об утверждении Кодекса торгового мореплавания Республики Молдова”).

16. Конкретный состав транспортных коммуникаций, характерные признаки *других транспортных предприятий, учреждений и организаций* определяются видом соответствующего транспорта (см.: Закон РМ № 1194-ХІІІ от 21.05.1997 г. “О транспорте”).

17. *Объективная сторона* рассматриваемого преступления характеризуется широким кругом деяний: а) угоном железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна; б) захватом железнодорожного подвижного состава, воздушного морского или речного судна; в) незаконным осуществлением контроля над железнодорожным подвижным составом, воздушным, морским или речным судном; г) захватом вокзала, аэропорта, порта или иного транспортного предприятия, учреждения, организации; д) захватом грузов. Все эти деяния совершаются без цели их хищения.

18. *Угон* — незаконное приведение в движение по маршруту, избранному виновным, железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна, независимо от места их нахождения. Угон предполагает, во-первых, установление контроля со стороны виновных лиц над судном или подвижным составом и, во-вторых, перемещение судна или состава с того места, где они находились в определенный конкретный момент.

19. *Захват* объектов, указанных в ст. 275 УК, это незаконное самовольное завладение ими с целью дальнейшего противоправного контроля в личных или других целях. Захват может проявляться в занятии указанных транспортных средств, а также всей или части территории летного поля, здания вокзала,

порта, служебных или производственных помещений транспортных предприятий, учреждений или организаций, что препятствует их нормальной работе или влечет за собой невозможность их использования по назначению либо остановку их функционирования. Захват транспортных предприятий, учреждений или организаций должен совершаться с целью угона или захвата указанных в ст. 275 УК транспортных средств.

20. Угон транспортного средства признается *оконченным* с момента начала движения от места его нахождения (железнодорожного подвижного состава и морских, речных судов — от места стоянки, воздушного судна — с момента начала осуществления полета, независимо от его длительности). В тех случаях, когда субъект завладевает транспортным средством в процессе его движения, угон следует считать оконченным с момента изменения маршрута движения транспортного средства или с момента продолжения его движения без остановки на конечном пункте маршрута.

21. Захват образует *оконченное* преступление с момента завладения транспортным средством, независимо от места его нахождения (стоянка, пункт транзита, движение по маршруту и т.п.).

22. Ответственность за угон транспортного средства не зависит от того, кто непосредственно руководит транспортным средством — само виновное лицо или под его принуждением работники указанных видов транспорта (машинист, пилот, капитан и т.п.).

23. Возможна ответственность за приготовление и покушение на угон или захват железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна.

24. Под *незаконным осуществлением контроля* над железнодорожным подвижным составом, воздушным, морским или речным судном понимается действия насильственного или ненасильственного характера, направленные на получение возможности распоряжения захваченным объектом как средством передвижения по их усмотрению. Формы контроля над соответствующим транспортным средством могут быть различными (управление названными средствами самими преступниками либо членами экипажа, машинистами или пассажирами под руководством виновных лиц)

25. Для квалификации содеянного по ч. (2) ст. 275 УК необходимо действия, *совершенного двумя или более лицами* (п. а)) — см.: комментарий к ст. 145 УК РФ; действия, сопряженного с насилием или с угрозой его применения (см.: комментарий к ст. 158 УК РФ) либо с любой другой формой запугивания (п. б)).

26. *Запугивание* — это драматизированная угроза физического или психологического насилия над человеком и его близким с целью подчинения объекта чужой воле. *Другой формой запугивания* является реальное опасение за физическую безопасность (себя и своих близких); сохранность своей собственности; нормальное функционирование своего дела (бизнеса, хобби...).

27. Действия, совершенного в отношении воздушного судна, находящегося в полете (ч. (2) п. b¹) ст. 275 УК РМ) считается угон, захват или незаконное осуществление контроля над воздушным судном в любое время с момента закрытия всех его внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки. В случае вынужденной посадки считается, что полет происходит до тех пор, пока компетентные власти не примут на себя ответственность за воздушное судно и за лиц и имущество, находящееся на борту (ст. 134² УК РМ).

28. Часть (2) ст. 275 УК в качестве квалифицированных признаков предусматривает также действия, приведшие к аварии железнодорожного подвижного состава, воздушного, морского или речного судна (п. с)) и повлекшие иные тяжкие последствия (п. d)).

29. Действия, приведшие к аварии железнодорожного подвижного состава, воздушного или водного судна — это происшествие, связанное со столкновением судов, сходжением поездов с рельс и другие аварийные случаи, которые не привели к гибели людей, однако причинили значительный ущерб либо существенные нарушения работы транспорта.

30. Иные тяжкие последствия — причинение крупных материальных убытков государственной, общественной организации или гражданам, дезорганизация движения транспорта на значительный промежуток времени.

31. Часть (3) ст. 275 УК в качестве квалифицированных признаков предусматривает действия, повлекшие причинение тяжких телесных повреждений или иного тяжкого вреда здоровью (п. а)) и смерть человека (п. б)).

32. Содержание этих последствий определяется признаками, описанными в ст.ст. 151 и 145 УК (см. комментарий к ним).

33. Субъективная сторона преступления характеризуется умыслом. Важно отметить, что все деяния (угон, захват или незаконное осуществление контроля над предметами указанных в ст. 275 УК РМ), совершаются без цели их хищения.

34. Убийство потерпевшего с целью облегчить угон или захват транспортного средства, образует совокупность преступлений, предусмотренных ст. 275 УК РМ и пкт. к) ч. (3) ст. 145 УК РМ.

35. В случае, когда лицо желало или сознательно допускало такие последствия, как причинение потерпевшему телесных повреждений, или повреждение имущества, такие действия необходимо квалифицировать по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 275 УК РМ, и соответствующим статьям, предусматривающим ответственность за преступления против здоровья или собственности.

36. Субъект преступления — лицо, до совершения преступления достигшее 14-ти летнего возраста.

Статья 276. Фальсификация идентификационных элементов автотранспортного средства

(1) Фальсификация серии или идентификационного номера шасси, кузова или двигателя автотранспортного средства путем их стирания, замены или изменения, наказывается штрафом в размере от 300 до 600 условных единиц, или неоплачиваемым трудом в пользу общества на срок от 180 до 240 часов, или лишением свободы на срок до 1 года.

(2) То же действие, совершенное:

[Пкт. а) исключен Законом № 277-XVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

б) двумя или более лицами;

с) с использованием служебного положения, наказывается штрафом в размере от 500 до 1500 условных единиц или лишением свободы на срок до 3 лет с лишением или без лишения в обоих случаях права занимать определенные должности или заниматься определенной деятельностью на срок до 3 лет.

[Ст. 276 изменена Законом № 277-XVI от 18.12.2008 г., в силу с 24.05.2009 г.]

[Ст. 276 изменена Законом № 184-XVI от 29.06.2006 г., в силу с 11.08.2006 г.]

1. С целью контроля за соответствием конструкции и технического состояния транспортных средств установленным в Республике Молдова требованиям стандартов, правил и нормативов, соблюдением требований законодательства, определяющих порядок уплаты налогов, внесения других обязательных платежей, использования транспортных средств в условиях военного и чрезвычайного положения, а также для обеспечения их учета и предупреждения противоправных действий в отношении них осуществляется государственная регистрация транспортных средств.

2. На зарегистрированные транспортные средства выдается регистрационный документ. *Регистрационный документ транспортного средства* — официальный государственный документ, подтверждающий регистрацию транспортного средства и дающий разрешение его собственнику или временному пользователю на его эксплуатацию.

3. *Объектом* преступления являются установленный порядок регистрации транспортных средств, их узлов и агрегатов, а также нормальная работа транспортных средств.

4. *Предметом* преступления являются серия и идентификационные номера двигателя, шасси и кузова транспортного средства.

5. *Идентификационный номер* (VIN-cod — vehicle identification number) — уникальный номер транспортного средства, нанесенный изготовителем в соответствии с требованиями стандартов ИСО 3779-76 “Автомобили. Международный идентификационный номер” и ИСО 3780-76 “Автомобили.

Международный идентификационный код изготовителей”; (см.: п. 9 Положения о государственном регистре транспорта, утвержденного Постановлением Правительства РФ № 1047 от 8 ноября 1999 г. “О преобразовании автоматизированной информационно-поисковой системы “Автомобиль” в Государственный регистр транспорта и введении тестирования автомобилей и прицепов к ним”).

6. *Номер кузова (коляски, прицепа), шасси (рамы), двигателя* — это также порядковый производственный номер, присвоенный отдельным агрегатам и узлам транспортного средства предприятием-изготовителем.

7. *Кузов* — часть транспортного средства, установленная выше осей и колес и оборудованная для перевозки людей или грузов.

8. Международный стандарт идентификационных обозначений автомобиля ISO 3779, которым определяется идентификационный номер транспортного средства (VIN), внедрен Международной организацией стандартизации (ISO) с 1976 г. Идентификационный номер индивидуален для каждого транспортного средства. Во всех автомобилях, выпущенных после 1981 г., имеется полный идентификационный номер, состоящий из семнадцатизначной структурной комбинации цифр и букв в латинской транскрипции (например — WDB 172 804 1B 549 042) Полный идентификационный номер транспортного средства (идентификатор) соответствует, как правило, номеру его шасси (рамы) и проставляется производителем транспортного средства. Комбинация последних букв и цифр полного идентификационного номера — это номер двигателя транспортного средства, который поставлен на транспортное средство его производителем. Год изготовления у большинства производителей транспортных средств указывается в VIN 10-м символом, а у автомобилей “FORD”, собранных исключительно на предприятиях Европы — 11-м символом. В VIN значительного числа марок и моделей транспортных средств год изготовления в идентификационном номере кузова не указывается. При замене двигателя транспортного средства изменяется и полный идентификационный номер транспортного средства, который в таком случае уже не будет совпадать с идентификационным номером шасси (кузова, рамы, коляски). В Свидетельстве о регистрации транспортного средства, среди других реквизитов, указываются регистрационный номер транспортного средства, его марка, модель, год выпуска, цвет, тип и идентификационный номер шасси (кузова, рамы, коляски).

9. *С объективной стороны* преступление характеризуется активными действиями: 1) фальсификация серии; 2) фальсификация идентификационного номера шасси; 3) фальсификация идентификационного номера кузова; 4) фальсификация идентификационного номера двигателя автотранспортного средства путем их стирания, замены или изменения.

10. *Фальсификация идентификационных номеров двигателя, шасси или кузова* в данном случае заключается в полном или частичном искажении в них отдельных цифр или букв, проставленных производителем транспортного средства

путем стирания, замены или изменения, в результате чего транспортное средство либо его часть приобретает номер, не соответствующий действительному.

11. *Фальсификация идентификационных номеров двигателя, шасси или кузова* путем его стирания предполагает удаление этого номера с ранее зарегистрированного места с целью регистрации другого номера.

12. Под *заменой идентификационных номеров двигателя, шасси или кузова* подразумевается вписание или нанесение другого номера вместо стерттого.

13. *Изменения идентификационных номеров двигателя, шасси или кузова* предполагает стирание и вписание только части регистрационного номера.

14. Состав преступления является формальным. Преступление считается *оконченным* с момента фальсификации серии или идентификационных номеров шасси, кузова или двигателя автотранспортного средства путем их стирания, замены или изменения.

15. О понятии деяния, совершенного *двумя или более лицами* (п. б) ч. (2) ст. 276 УК) — см.: комментарий к преступлениям против жизни и здоровья личности.

16. В пункте с) ч. (2) ст. 276 УК РМ предусмотрена ответственность за фальсификацию идентификационных элементов автотранспортного средства, совершенную с *использованием служебного положения*. В этих случаях субъектом преступления может быть только должностное лицо или лицо, управляющее коммерческой, общественной либо негосударственной организацией. Лица, не располагающие служебными полномочиями, но принявшие участие в совершении такого преступления, привлекаются к ответственности не как соисполнители, а в качестве организаторов, подстрекателей или соучастников лица, использовавшего служебное положение.

17. Под *использованием служебного положения* подразумеваются действия или бездействия, вытекающие из служебных полномочий виновного и входящие в его служебную компетенцию.

18. С *субъективной стороны* преступление предполагает наличие умышленной вины, вид умысла прямой.

19. *Субъектом преступления* является лицо, достигшее 16-ти летнего возраста.

Статья 277. Использование автотранспортного средства с фальсифицированными идентификационными элементами

Использование автотранспортного средства с заведомо фальсифицированными серией и номером шасси, кузова или двигателя, наказывается штрафом в размере до 300 условных единиц или лишением свободы на срок до 2 лет.

[Ст. 277 исключена Законом № 292-XVI от 21.12.2007 г., в силу с 08.02.2008 г.]

[Ст. 277 изменена законом № 184-XVI от 29.06.2006 г., в силу с 11.08.2006 г.]