1. **Введение.**

# Общее понятие преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

# Ответственность за данные преступления установлена в гл. 27 УК РФ. Отличительной чертой их является то, что они связаны с нарушением функционирования источников повышенной опасности, а это, как правило, приводит к причинению материального ущерба, вреда здоровью граждан и их гибели. Учитывая данное обстоятельство, для обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта установлены соответствующие правила, соблюдение которых является правовой обязанностью всех лиц, связанных с движением и эксплуатацией транспорта.[[1]](#footnote-1)

**Видовым объектом** рассматриваемых преступлений является нормальная работа, а также безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, водного, воздушного, автомобильного и трубопроводного транспорта. В качестве дополнительного объекта могут выступать собственность, жизнь и здоровье людей.

**Объективная сторона** выражается как в действиях, например, приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения[[2]](#footnote-2), так и в бездействии, например, неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие[[3]](#footnote-3). Однако подавляющее большинство данных преступлений совершается как действием, так и бездействием, например, нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта[[4]](#footnote-4), нарушение правил международных полетов[[5]](#footnote-5) и др.

Обязательным признаком субъективной стороны рассматриваемых преступлений является наступление вредных последствий, и лишь неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие и нарушение правил международных полетов последствия не предусмотрены.

**Субъективная сторона** данных преступлений характеризуется наличием двойной формы вины, то есть по отношению к нарушению правил безопасности и эксплуатации вина может быть как умышленной, так и неосторожной. Что же касается состава преступления[[6]](#footnote-6), то оно может быть совершено только умышленно.

**Субъектом** могут быть любые лица, достигшие шестнадцатилетнего возраста, однако, при совершении некоторых преступлений субъектом являются только специальные лица (например, неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие).

1. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Исходя из особенностей рассматриваемых составов преступлений, нам представляется, что в основе деления их на группы должны лежать признаки, характеризующие их субъектов, в связи с чем мы выделяем три группы:

1. *преступления, совершаемые лицами, непосредственно управляющими транспортными средствами и ответственными за их техническое состояние:* нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта[[7]](#footnote-7), нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств[[8]](#footnote-8); оставление места дорожно-транспортного происшествия[[9]](#footnote-9); нарушение правил международных полётов[[10]](#footnote-10).
2. *Преступления, совершаемые лицами, обеспечивающими надлежащие условия для безопасности движения и эксплуатации транспортных средств:* недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями[[11]](#footnote-11); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта[[12]](#footnote-12); нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов[[13]](#footnote-13).
3. *Преступления, совершаемые иными лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности транспортной деятельности:* приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения[[14]](#footnote-14); неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие[[15]](#footnote-15).
	1. Преступления, совершаемые лицами, непосредственно управляющими транспортными средствами и ответственными за их техническое состояние.
* Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта.[[16]](#footnote-16)

Непосредственным объектом деяния являются безопасность движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного или водного транспорта, а также здоровье, жизнь человека и собственность.

**Объективную сторону** рассматриваемого преступления образует нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского или речного транспорта лицом, в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязанным соблюдать эти правила, если нарушение данных правил повлекло по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека[[17]](#footnote-17).

К железнодорожному транспорту относится подвижной состав (электровозы, тепловозы, локомотивы, дрезины, поезда метро).

Воздушным транспортом признаются самолёты, вертолёты, дирижабли.

К морскому транспорту относятся различные плавающие средства (теплоходы, пароходы, грузовые суда, сухогрузы, ледоколы, танкеры, морские паромы).

Речным транспортом являются речные и озерные плавающие средства (пароходы, баржи, речные паромы, моторные лодки, яхты, катера, парусники).

Для обеспечения безопасности движения и эксплуатации указанных транспортных средств в ряде нормативных и ведомственных актов установлены соответствующие правила.

Нарушение правил безопасности движения выражается в игнорировании знаков и сигналов передвижения, превышения скорости, несоблюдении маршрута полета, неправильное маневрирование судов и т. п.

Нарушение правил эксплуатации может состоять в неисправности тормозных колодок, двигателей, перевозке пассажиров в товарном вагоне или на барже, перегрузке летательного аппарата, непринятии мер при остановке и отправлении и т.п.

Обязательным признаком объективной стороны анализируемого состава преступления является наступление последствий в виде причинения тяжкого[[18]](#footnote-18) вреда здоровью как следствие нарушения указанных правил.

Если данные последствия отсутствуют, хотя правила безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и были нарушены, состав преступления отсутствует.

**Субъективная сторона** характеризуется двойной формой вины, то есть по отношению нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств вина может быть как умышленной, так и неосторожной, а по отношению к последствиям – только неосторожной.

**Субъектом** являются лица, которые в силу выполняемой работы или занимаемой должности обязаны соблюдать правила безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, морского и воздушного транспорта. Таковыми могут быть, например, машинисты подвижного железнодорожного состава, проводники вагонов, капитаны судов, механики, смотрители маяков, командиры летательных аппаратов, бортинженеры и борттехники, руководители полетов, диспетчеры и др.

Часть 2 ст. 263 УК РФ устанавливает повышенную ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека. Если же смерть по неосторожности причиняется двум или более лицам, то содеянное квалифицируется по ч. 3.

* **Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств[[19]](#footnote-19).**

**Непосредственный объект** деяния – безопасность движения и эксплуатации автомобильного транспорта, трамвая и других технических транспортных средств, а также здоровье и жизнь человека.

**Объективная сторона** преступления характеризуется нарушением лицом, управляющим автомобилем, трамваем либо другим механическим транспортным средством, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

В соответствии с примечанием к ст. 264 УК РФ под другим механическим средством понимаются троллейбусы, тракторы и иные самоходные машины, мотоциклы и иные механические транспортные средства. При этом иными самоходными машинами являются дорожные, строительные, сельскохозяйственные и другие специальные машины (бульдозеры, грейдеры, автокраны, экскаваторы, скреперы, автопогрузчики, комбайны и др.).

Правила дорожного движения и эксплуатации транспортных средств содержатся в ряде нормативных актов, например, в Правилах дорожного движения РФ, утвержденных Правительством РФ от 23 октября 1993 г. (с изм. от 01.01.06 г.), Правилах технической эксплуатации и содержания подвижного состава автомобильного транспорта и др.

Если при нарушении правил движения и эксплуатации транспортного средства водитель причиняет себе вред здоровью, то уголовная ответственность исключается. Отсутствует также анализируемый состав, когда вред здоровью причиняется водителем иной самоходной машиной не во время движения, а в ходе ее эксплуатации, например, во время погрузочно-разгрузочных работ, при рытье котлована, выравнивании кучи гравия грейдером и т. п. В данном случае речь может идти о преступлениях против здоровья.

**Субъективная сторона** определяется двойной формой вины.

**Субъектом** деяния могут быть лица, управляющие транспортным средством, достигшие шестнадцатилетнего возраста. При этом не имеет значения, обладают ли данные лица водительскими правами или нет, на личном транспорте, ввереном для работы, похищенном, либо при неправомерном завладении им было совершено нарушение указанных правил.

Часть 2 ст. 264 УК РФ устанавливает повышенную ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека. При причинении же по неосторожности смерти двум или более лицам ответственность наступает по ч. 3 ст. 264 УК РФ.

* **Нарушение правил международных полетов[[20]](#footnote-20).**

**Непосредственным объектом** является безопасность международных полетов.

## С объективной стороны анализируемое преступление характеризуется несоблюдением указанных в разрешении маршрутов, мест посадки, воздушных ворот, высоты полета и иным нарушением правил международных полетов.

Международным признается полет, сопряженный с пересечением государственной границы РФ. Поэтому правила подобных полетов регламентируются международными соглашениями, Воздушным кодексом и рядом других нормативных и ведомственных актов. В соответствии с данными правилами определяются маршруты и высота полета (эшелон), воздушные ворота (коридор), место посадки для заправки, разгрузки и получения грузов и пассажиров, порядок досмотра самолетов и вертолетов и др. Для признания международного полета законным, который может быть регулярным, чартерным (заказным) либо специальным, требуется разрешение на полет именно того государства, над чьей территорией проходит полет иностранного воздушного судна. Невыполнение указанных правил, а также нарушение иных правил, например, сбрасывание груза в полете, не включение опознавательных знаков, отказ ведения опознавательных переговоров, игнорирование указаний диспетчера, несоблюдение сроков полета и др. образуют объективную сторону состава рассматриваемого преступления. При этом для уголовной ответственности не требуется наступление каких-либо последствий.

При вынужденном нарушении правил полетов (например, посадка вне маршрута, снижение высоты и т.п.), вызванных аварией, отсутствием горючего и т.п., ответственность исключается.

**Субъективная сторона** определяется умышленной виной.

**Субъектом** являются командир экипажа, летчик-инспектор и штурман, то есть, лица, ответственные за соблюдение правил международных полетов.

* 1. **Преступления, совершаемые лицами, обеспечивающими надлежащие условия для безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.**
* **Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями[[21]](#footnote-21).**

**Непосредственным объектом** данного преступления является безопасность движения и эксплуатация транспортных средств, а также здоровье и жизнь человека, собственность.

**Объективную сторону** данного преступления образуют:

1. Недоброкачественный ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования;
2. Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств лицом, ответственным за техническое состояние транспортных средств, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Недоброкачественный ремонт означает нарушение правил приведения в техническое состояние транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации, связи и другого транспортного оборудования в состояние, не обеспечивающее полной безопасности их эксплуатации и движения транспортных средств. Он может выражаться в не установлении неисправности какого-либо агрегата или детали, установке неисправных деталей, приборов, оставлении без замены изношенных шпал, рельсов, отдельных узлов, сигнальных приборов, установке агрегатов и узлов без стендовых проверок и испытаний и т.п.

Выпуск в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств предполагает выдачу лицом, обеспечивающим безопасную эксплуатацию автотранспорта, разрешения на использование автотранспорта, который в действительности имеет какие-то технические неисправности.

Обязательным признаком объективной стороны рассматриваемого преступления является также и наступление по неосторожности, как следствие недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями, вредных последствий в виде причинения вреда тяжкой степени.

**Субъективная сторона** определяется двойной формой вины, то есть, по отношению к недоброкачественному ремонту транспортных средств и выпуску их в эксплуатацию с техническими неисправностями вина может быть и умышленной, но только по отношению к последствиям – только неосторожной.

**Субъектом** могут быть лица:

1. Осуществляющие ремонт транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи, а также иного транспортного оборудования;
2. Ответственные за выпуск транспортных средств в технически неисправном состоянии.

Владельцы индивидуального транспорта за эксплуатацию транспортных средств в неисправном состоянии подлежат ответственности по ст. 264 УК РФ.

Часть 2 ст. 266 УК РФ предусматривает повышенную ответственность при наступлении по неосторожности смерти человека , а ч. 3 – при наступлении по неосторожности смерти двух или более лиц.

* **Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта[[22]](#footnote-22).**

**Непосредственным объектом** деяния являются безопасность работы транспорта, здоровье и жизнь человека.

**Объективную сторону** рассматриваемого преступления образует нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения (кроме лиц, указанных в ст. 263 и 264 УК РФ) против правил безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Правила безопасности движения на железнодорожном, морском, речном, воздушном, городском электротранспорте и автомобильном транспорте, а также правила эксплуатации транспортных средств определены различными нормативными актами применительно к каждому из указанных видов транспорта. Результатом нарушения данных правил должно обязательно стать наступление последствий в виде тяжкой степени вреда нанесения вреда здоровью человека.

**Субъективная сторона** характеризуется двойной формой вины, содержание которой раскрывается в ст. 27 УК РФ

**Субъектом** являются пассажиры, пешеходы, велосипедисты, водители гужевого транспорта, пастухи, погонщики скота и др. за исключением лиц, указанных в ст. 263 и 264 УК РФ.

При обоюдной вине указанных лиц и водителей транспортных средств первые привлекаются к ответственности по ст. 286, а вторые – по ст. 263 или 264 УК РФ.

В ч. 2 ст. 286 УК РФ установлена повышенная ответственность за нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта, повлекшее по неосторожности смерть человека, а в ч. 3 - смерть двух или более лиц.

* **Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов[[23]](#footnote-23).**

**Непосредственным объектом** данного деяния являются безопасные условия строительства, эксплуатации и ремонта магистральных трубопроводов, а также здоровье и жизнь человека, собственность.

**С объективной стороны** анализируемое деяние заключается в нарушении правил безопасности при:

1. Строительстве;
2. Эксплуатации;
3. Ремонте магистральных трубопроводов, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека.

Трубопроводом является комплекс технических сооружений, предназначенный для транспортировки нефтепродуктов и газа. При этом магистральный трубопровод осуществляет транспортировку основных потоков содержимого вещества, а вспомогательный представляет собой ответвление лишь по потребителям либо для складирования. Поскольку транспортировка нефтепродуктов и газа сопряжена со взрывами и пожарами, строительство, эксплуатация и ремонт магистральных трубопроводов регламентируется специальными правилами, обеспечивающими их безопасность.

Обязательным признаком объективной стороны рассматриваемого преступления является наступление в результате нарушения указанных правил вредных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью.

Нарушение правил строительства, эксплуатации и ремонта вспомогательных трубопроводов, а также складирование нефтепродуктов и газа в зависимости от наступивших последствий квалифицируется по ст. 168, 216 и 217 УК РФ.

Не образует рассматриваемое преступление нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу вспомогательных трубопроводов и складских трубопроводов.

**С субъективной стороны** преступление характеризуется двойной формой вины.

**Субъектом** являются лица, осуществляющие строительство, эксплуатацию и ремонт магистральных трубопроводов.

При наступлении в результате нарушения правил строительства, эксплуатации и ремонта магистрального трубопровода по неосторожности смерти человека содеянное квалифицируется по ч. 2 ст. 269 УК РФ, а при наступлении по неосторожности смерти двух или более лиц – по ч. 3.

* 1. **Преступления, совершаемые иными лицами, призванными способствовать обеспечению безопасности транспортной деятельности.**
* **Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения[[24]](#footnote-24).**

**Непосредственным объектом** деяния являются безопасные условия движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского, речного и автомобильного транспорта, а также здоровье и жизнь человека, собственность.

**Объективная сторона** анализируемого преступления состоит в:

1. разрушении;
2. повреждении;
3. приведении иным способом в негодное состояние транспортных средств, путей сообщения, средств сигнализации или связи, другого транспортного оборудования, а также в блокировании транспортных коммуникаций, повлекшим по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека или крупного ущерба.

Разрушение состоит в полном приведении в негодность транспортных средств (электровоза, тепловоза, судна, катера, самолета, вертолета, трамвая, троллейбуса, автомобиля и др.), путей сообщения (снятие шпал, рельсов и др.), средств сигнализации (светофоров, семафоров, предупредительных световых и звуковых сигнальных приборов, маяков и др.), средств связи (снятие телефонных проводов, антенн и др.), другого транспортного оборудования (оградительных щитов, шлагбаумов, путевых стрелок, дорожных знаков, габаритных знаков, лоцманских указателей и др.), делающих невозможным их эксплуатацию.

Повреждение означает частичное изменение функциональных способностей указанных объектов, для восстановления которых требуется производство соответствующих ремонтных работ.

Приведение в негодное состояние иным способом транспортных средств и иных объектов может выразиться, например в перестановке сигнальных и габаритных знаков, затоплении транспортного средства, в проколе шин и др.

Блокирование транспортных коммуникаций заключается в создании разного рода препятствий для свободного перемещения транспортных средств, например, выход на взлетную полосу, перегораживание железнодорожных путей посторонними предметами или перекрытие их людьми, проведение несанкционированных пикетов, шествий, манифестаций и др.

Для состава рассматриваемого преступления требуется также, чтобы в результате разрушения и повреждения транспортных средств и иных транспортных объектов, а также блокирования транспортных коммуникаций наступили последствия в виде причинения тяжкого вреда здоровью человека и крупного ущерба, который носит оценочный характер для каждого конкретного случая.

**Субъективная сторона** характеризуется прямым умысломпо отношению к совершаемым действиям по приведению в негодность транспортных средств или путей сообщения в негодность транспортных средств или путей сообщения и неосторожностью к наступившим последствиям.

**Субъектом** могут быть любые лица, достигшие четырнадцатилетнего возраста.

В соответствии с ч. 2 ст. 267 УК РФ ответственность виновных наступает при причинении по неосторожности смерти человека, а при наступлении смерти двух и более лиц содеянное квалифицируется по ч.3.

* **Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие[[25]](#footnote-25).**

**Непосредственным объектом** является безопасность жизни людей, терпящих бедствие на море или ином водном пути, а дополнительными могут быть здоровье или жизнь одного или нескольких лиц.

**Объективная сторона** характеризуется неоказанием капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или ином водном пути (например, канале, озере, реке и т. п.), если эта помощь могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров.

Согласно международной конвенции «Об объединении некоторых правил относительно оказания помощи и спасения на море» от 23 сентября 1910 г., а также последующим конвенциям 1914, 1929, 1948 и 1958 гг., на каждого капитана судна возложены обязанности по оказанию помощи любым гибнущим на море или ином водном пути людям. Уклонение от выполнения данной обязанности образует преступление.

Однако для объективной стороны преступления требуется, чтобы помощь терпящим бедствие людям могла быть оказана без серьезной опасности для своего судна, его экипажа и пассажиров. Поэтому, если оказание помощи, например, при тушению пожара на судне, может привести к возникновению его на судне-спасателе (танкере), то отказ от этого исключает уголовную ответственность.

Серьезную опасность для судна, его экипажа и пассажиров следует рассматривать, когда при оказании помощи судно может столкнуться из-за шторма с судном, терпящим бедствие, загореться, в связи с наличием на нем взрывоопасных и горючих веществ, габариты судна и его тоннаж не позволяют брать на борт лишний груз, при наличии различных повреждений на судне, и т. п.

Оконченным преступлением рассматриваемое деяние признается с момента неоказания капитаном судна помощи людям, терпящим бедствие на море или на ином водном пути. При этом наступления каких-либо последствий не требуется.

**С субъективной стороны** деяние совершается только с прямым умыслом.

**Субъектом** являются лишь капитаны судна либо лица, их заменяющие, не оказавшие помощь без уважительных причин людям, терпящим бедствие.

1. **Заключение.**

Правильное применение соответствующего вида наказания за совершенное преступление возможно только на основе точной квалификации содеянного. Поэтому в каждом случае преступного проявления требуется установить в деянии конкретный состав преступления – соответствие признаков состава, указанных в Особенной части УК РФ, обстоятельствам содеянного.

Таким образом, правильная квалификация преступлений является необходимой предпосылкой индивидуализации уголовной ответственности и назначения наказания. Именно квалификация содеянного показывает, какое преступление было совершено виновным лицом, какой статьей Особенной части УК предусмотрена за него ответственность и какое наказание может быть назначено лицу за его совершение.

В настоящее время уголовная ответственность по преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта наступает в основном только при причинении тяжкого вреда здоровью человека[[26]](#footnote-26), до этого ответственность наступала и за причинение средней тяжести вреда здоровью человека и за причинение крупного ущерба. Но в связи уменьшением квалификационных признаков уголовной ответственности, мы наблюдаем обратную тенденцию ужесточения административной ответственности, например, за нарушения ПДД.

1. **Список использованной литературы**
	1. Уголовный Кодекс Российской Федерации. – М., 2006.
	2. Федеральный закон «О внесении изменений и дополнений в УК РФ» от 08.12.2003 N 162-ФЗ. Информационно-правовая база: Законодательство России.
	3. Комментарий к УК РФ. Под ред. Н.Ф.Кузнецовой.- М.: Зерцало, 2006.
	4. Комментарий к УК РФ. Под общей ред. Ю.И.Скуратова и В.М.Лебедева.- М.: Инфра, 2006.
	5. Уголовное право. Особенная часть: Учебник под ред. А.И.Рарога.- М.: Институт международного права и экономики,2002.
	6. Уголовно-правовая характеристика транспортных преступлений. Галахова А. В. – М., 2003
	7. Новая уголовная ответственность за автотранспортные преступления. Макаренко Л. А. – Тверь, 2004.
	8. Преступления против движения и эксплуатации транспорта. Чучаев А. И. – Ульяновск, 2004
	9. Уголовное право. Особенная часть: Учебник под ред. Иванова В. Д. – Ростов, 2002.
1. Закон РФ « О федеральном железнодорожном транспорте» от 25 августа 1995г;

Закон РФ « О безопасности дорожного движения» от 10 декабря 1995г. (с изм. от 01.01.06г)

Воздушный кодекс РФ, подзаконные акты. [↑](#footnote-ref-1)
2. ст. 267 УК РФ [↑](#footnote-ref-2)
3. ст. 270 УК РФ [↑](#footnote-ref-3)
4. Ст. 263 УК РФ [↑](#footnote-ref-4)
5. Ст. 271 УК РФ [↑](#footnote-ref-5)
6. Ст. 270 УК РФ [↑](#footnote-ref-6)
7. Ст. 263 УК РФ [↑](#footnote-ref-7)
8. Ст. 264 УК РФ [↑](#footnote-ref-8)
9. Ст. 265 УК РФ. Утратила силу. - Федеральный закон от 08.12.2003 N 162-ФЗ. [↑](#footnote-ref-9)
10. Ст. 271 УК РФ [↑](#footnote-ref-10)
11. Ст. 266 УК РФ [↑](#footnote-ref-11)
12. Ст. 268 УК РФ [↑](#footnote-ref-12)
13. Ст. 269 УК РФ [↑](#footnote-ref-13)
14. Ст. 267 УК РФ [↑](#footnote-ref-14)
15. Ст.270 УК РФ [↑](#footnote-ref-15)
16. Ст. 263 УК РФ [↑](#footnote-ref-16)
17. в ред. Федерального закона от 08.12.2003 N 162-ФЗ [↑](#footnote-ref-17)
18. Ст. 111 УК РФ [↑](#footnote-ref-18)
19. Ст. 264 УК РФ [↑](#footnote-ref-19)
20. Ст. 271 УК РФ [↑](#footnote-ref-20)
21. Ст. 266 УК РФ [↑](#footnote-ref-21)
22. Ст. 268 УК РФ [↑](#footnote-ref-22)
23. Ст. 269 УК РФ [↑](#footnote-ref-23)
24. Ст. 267 УК РФ [↑](#footnote-ref-24)
25. Ст. 270 УК РФ [↑](#footnote-ref-25)
26. в ред. Федерального закона от 08.12.2003 N 162-ФЗ [↑](#footnote-ref-26)