

Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2024 № 4 (111). С. 289–298.
Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2024
Vol. no. 4 (111). P. 289–298.

5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки)

Научная статья

УДК 343

DOI: 10.55001/2312-3184.2024.11.62.026

ОБЩЕСТВЕННАЯ ОПАСНОСТЬ КАК ОСНОВАНИЕ ДЛЯ ВОЗБУЖДЕНИЯ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ О ПРЕСТУПЛЕНИЯХ, СВЯЗАННЫХ С ОКАЗАНИЕМ УСЛУГ, НЕ ОТВЕЧАЮЩИХ ТРЕБОВАНИЯМ БЕЗОПАСНОСТИ НА ВОДНОМ И ВОЗДУШНОМ ТРАНСПОРТЕ

Цедрик Сергей Викторович, Иркутский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации, г. Иркутск, Российская Федерация, seregei.tsedrik@yandex.ru

Введение. В условиях развития внутреннего туризма в Российской Федерации актуальными являются вопросы безопасности предоставляемых трансферных и иных туристических услуг с использованием водного и воздушного транспорта. На практике мы видим, что чем больше развивается туристическая инфраструктура в отдельных наиболее привлекательных для туристов регионах, тем больше становится так называемых «серых» перевозчиков, использующих водный и воздушный транспорт в развлекательных и туристических целях без соблюдения норм действующего законодательства. В статье приводятся данные о проблематике, с которой сталкивается правоприменитель при решении вопроса о возбуждении уголовных дел указанной категории.

Материалы и методы. Нормативную базу исследования составляют уголовное законодательство – Уголовный кодекс Российской Федерации (далее – УК РФ), уголовно-процессуальное законодательство – Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации (далее – УПК РФ), судебный акт толкования норм права – Постановление Пленума Верховного суда от 25 июня 2019 года № 18 «О судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 238 Уголовного кодекса Российской Федерации», данные государственной статистической отчетности, приговоры районных судов субъектов Российской Федерации.

Методологическую основу работы составляют частнонаучные и общенаучные методы познания, в том числе системность и формально-юридический метод, метод наблюдения.

Результаты исследования. В результате проведенного анализа автором обозначены актуальные, в том числе дискуссионные, вопросы оценки достаточности данных об опасности оказываемых посредством водного и воздушного транспорта туристических услуг потребителям, определена необходимость совершенствования подходов к проведению проверок сообщений о преступлениях указанной категории, нормативной базы и формирования единой судебной практики по данному вопросу.

© Цедрик С. В., 2024

Выводы и заключения. Предложенные рекомендации будут способствовать повышению качества проверок сообщений о преступлениях, дальнейшему эффективному расследованию и применению мер уголовно-правового характера в противодействии преступности на водном и воздушном транспорте.

Ключевые слова: услуги, требования безопасности, водный и воздушный транспорт, статья 238 УК РФ, уголовно-процессуальное законодательство, сообщение о преступлении, уголовное дело

Для цитирования: Цедрик С. В. Общественная опасность как дифференцирующий юридическую ответственность признак правонарушения, связанного с оказанием услуг, не отвечающих требованиям безопасности на водном и воздушном транспорте // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России : науч.-практ. журн. Иркутск : Восточно-Сибирский институт МВД России. 2024. № 4 (111). С. 289–298.

DOI: 10.55001/2312-3184.2024.11.62.026

5.1.4. Criminal law sciences (legal sciences)

Original article

PUBLIC DANGER AS A DIFFERENTIATING LEGAL LIABILITY SIGN OF AN OFFENSES RELATED TO THE PROVISION OF SERVICES THAT DO NOT MEET THE REQUIREMENTS OF SAFETY ON WATER AND AIR TRANSPORT

Sergey V. Tsedrik, Irkutsk Law Institute (branch) University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation, Irkutsk, Russian Federation, seregei.tsedrik@yandex.ru

Introduction. In the context of the development of domestic tourism in Russia, the issues related to the safety of transportation and other tourist services provided by water and air transportation are relevant. In practice, it is observed that the more developed the tourist infrastructure in some of Russia's most attractive tourist regions, the greater the number of so-called "grey" carriers that use water and air vehicles for entertainment and tourism purposes without compliance with current legislation. The article presents data on problems faced by enforcement agencies when deciding on whether to initiate criminal proceedings in such cases.

Materials and Methods. The normative basis of the study consists of criminal legislation - the Criminal Code of the Russian Federation (hereinafter referred to as the "Criminal Code"), criminal procedural legislation - the Code of Criminal Procedure of the Russian Federation, judicial acts of interpretation of legal provisions - Resolution of the Presidium of the Supreme Court No. 18 dated June 25, 2019 "On Judicial Practice in Cases of Offences under Article 238" of the Criminal Law of the Russian Federation", data from state statistical reports, and sentences of district courts in the constituent entities of the Russian Federation. The methodological basis for the work consists of private-scientific and

generally scientific methods of knowledge, including the systematic and formal-legal methods, and the method of observation.

The Results of the Study. As a result of analysis, the author identified topical issues, including controversial ones, regarding assessing the adequacy of data on the risk of tourist services offered by water and air transportation, determined the necessity to improve methods for verifying reports of crimes of this type, the legal framework, and the establishment of unified judicial practice in this area.

Findings and Conclusions: The proposed recommendations will contribute to improving the quality of verification of crime reports, further effective investigation and application of criminal law measures in combating crime on water and air transport.

Keywords: services, safety requirements, water and air transport, Article 238 of the Criminal Code of the Russian Federation, criminal procedure legislation, report of a crime, criminal case

For citation: Tsedrik S.V. Obshchestvennaya opasnost', kak differenciruyushchij yuridicheskuyu otvetstvennost' priznak pravonarusheniya, svyazannogo s okazaniem uslug, ne otvechayushchih trebovaniyam bezopasnosti na vodnom i vozдушном transporte [Public danger as a differentiating legal liability sign of an offenses related to the provision of services that do not meet the requirements of safety on water and air transport]. Vestnik Vostochno-Sibirskogo institute MVD Rossii – Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2024, no. 4 (111), pp. 289–298.

DOI: 10.55001/2312-3184.2024.11.62.026

Параллельно с экономическим развитием Российской Федерации развиваются и отдельные отрасли, такие как туристическая индустрия. Вместе с тем далеко не всегда качество предоставляемых услуг, в частности туристических услуг и развлекательных услуг, оказываемых посредством водного и воздушного транспорта, отвечает требованиям безопасности, в связи с чем нередки случаи причинения в процессе оказания таких услуг вреда здоровью пассажиров, а в отдельных случаях и смерти, либо постановки жизни и здоровья людей в опасность. Однако не во всех случаях лица, оказывающие такого рода небезопасные услуги, привлекаются к установленной законом ответственности, в связи с чем вопросы возбуждения уголовных дел о преступлениях на водном и воздушном транспорте, предусмотренных ст. 238 УК РФ¹, являются крайне актуальными. Повсеместно правоохранительными и контролирующими органами выявляются нарушения законодательства, напрямую влияющие на безопасность потребителей на транспорте, что связано с нежеланием нести дополнительные установленные законом расходы.

Вместе с тем, как отмечают А. Ю. Головин, О. П. Грибунов, А. А. Бибииков, по состоянию на 2015 год физический износ оборудования и технических средств Единой системы управления воздушным движением России превышает в настоящее время 60 %, а

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации : УК : принят Гос. Думой 24 мая 1996 года : одобрен Советом Федерации 5 июня 1996 года : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL:https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/ (дата обращения: 07.11.2024).

моральный – около 90 %. До 60 % морских и речных судов от общего состава транспортного флота России отработали свой нормативный срок и подлежат списанию [1].

Наряду с этим и сами пассажиры, соглашаясь на перевозку или экскурсионную услугу, зачастую не задумываются об элементарных средствах и нормах безопасности, в приоритет ставя низкую стоимость и потворствуя тем самым нелегальному перевозчику. Зачастую правоохранитель узнает о нарушении закона лишь в результате трагических случаев, связанных с причинением вреда здоровью либо гибелью людей, в связи с чем число реально зафиксированных опасных услуг и тем более количество возбуждаемых по ч. 1 ст. 238 УК РФ уголовных дел на сегодняшний день не отражает объективной картины, складывающейся на рынке данных услуг.

Уголовным законодательством Российской Федерации установлена ответственность за оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности жизни или здоровья потребителей (ст. 238 УК РФ). В ч. 2 данной статьи приведены квалифицирующие признаки, в числе которых совершение преступления группой лиц по предварительному сговору либо организованной группой, а также причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека либо его смерть.

Буквальное толкование рассматриваемой нормы показывает, что для привлечения виновного лица по ч. 1 ст. 238 УК РФ не требуется последствий, но услуга должна не отвечать нормам безопасности жизни или здоровья приобретателей.

Действующим уголовно-процессуальным законодательством, а именно ст. 140 УПК РФ¹, регламентированы поводы и основания для возбуждения уголовного дела.

Говоря о поводах для возбуждения уголовного дела применительно к ст. 238 УК РФ в части оказания небезопасных услуг с использованием водного и воздушного транспорта, необходимо отметить, что наиболее распространенным здесь является сообщение о совершенном преступлении (п. 3 ч. 1 ст. 140 УПК РФ), а именно рапорт уполномоченного должностного лица об обнаружении признаков преступления, зарегистрированного в установленном порядке. Вместе с тем, как пишет А. В. Варданын, сообщение о совершенном или готовящемся преступлении, полученное из иных источников (помимо заявления о преступлении и явки с повинной), предусматривает качественно разные механизмы поступления данной информации, а также степень ее достоверности и подтвержденности [2].

Реже встречаются такие поводы, как заявление о преступлении, постановление прокурора о направлении материалов в орган предварительного расследования для решения вопроса об уголовном преследовании и явка с повинной².

¹ Уголовно-процессуальный кодекс Российской Федерации : УПК : принят Гос. Думой 21 ноября 2001 года : одобрен Советом Федерации 5 декабря 2001 года : послед. ред. // КонсультантПлюс : сайт. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_34481/ (дата обращения: 07.11.2024).

² Указанные выводы сделаны на основании мониторинга правоприменительной практики при осуществлении прокурорского надзора в должности Байкало-Ангарского транспортного прокурора Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры в период 2021–2024 гг.

Такое положение вещей в целом объясняется высоким уровнем латентности данного вида преступлений и в первую очередь ввиду заинтересованности как пассажира, так и так называемого «серого» перевозчика быстро и дешево получить (оказать) соответственно экскурсионную либо трансферную услугу путем предоставления транспортных средств на водных объектах и в воздушном пространстве, и в этом смысле следует согласиться с мнением А. Л. Репецкой о том, что криминальный рынок существует, пока есть спрос [3].

К наиболее распространенным видам нарушений закона на водных и воздушных видах транспорта относятся: отсутствие лицензии на перевозку и права управления судном, отсутствие сертификата летной годности (для воздушного транспорта), отсутствие средств пожаротушения и спасательных средств, неисправное бортовое и иное оборудование, конструктивные изменения судов и прочие нарушения.

Другим немаловажным фактором является и то, что пассажир может и не подозревать, насколько небезопасна услуга с использованием водного либо воздушного транспорта, то есть не обладать специальными познаниями и доступом к необходимой информации о ее качестве, и, если в результате оказания услуги не наступили общественно опасные последствия, стороны договора, который, к слову, может и не заключаться, благополучно расстаются, потенциальный заявитель не пользуется своим правом сообщить о незаконной услуге, и в таком случае даже в условиях очевидной опасности ответственность по ч. 1 ст. 238 УК РФ не наступает.

С учетом вышесказанного правоохранитель, как правило, работает уже по обстоятельствам случившегося транспортного события и возникновения последствий, предусмотренных п. «в» ч. 2 ст. 238 УК РФ, когда деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью либо смерть человека. Однако и в этом случае неочевидно, что ответственность перевозчика наступит по ст. 238 УК РФ, поскольку, в соответствии с разъяснениями Верховного суда, если уголовная ответственность за нарушение специальных норм или требований установлена в иных статьях Особенной части уголовного законодательства, то содеянное не может квалифицироваться по ст. 238 УК РФ.

В контексте приведенного необходимо сравнить санкции п. «в» ч. 2 ст. 238 УК РФ и ч. 1 ст. 264 УК РФ, предусматривающих наступление последствий в виде тяжкого вреда здоровью человека, которые составляют максимальное наказание в виде шести и двух лет лишения свободы соответственно.

Согласно ч. 2 ст. 140 УК РФ основанием для возбуждения уголовного дела является наличие достаточных данных, указывающих на признаки совершенного преступления.

Таким образом, должностным лицом правоохранительного органа неоднозначно трактуется такое понятие, как «достаточность данных», что в целом можно объяснить оценочностью сформулированной нормы.

Проводя проверку сообщения о происшествии по факту оказания опасной услуги путем использования водного либо воздушного транспорта и в условиях отсутствия последствий – в виде тяжкого вреда либо смерти человека, следователь должен оценить всю картину и совокупность допущенных нарушений на предмет

достаточности для уголовного преследования лица по ч. 1 ст. 238 УК РФ, руководствуясь в соответствии со ст. 17 УПК РФ законом и совестью.

Определенной новеллой стало постановление Пленума Верховного суда от 25 июня 2019 года № 18 «О судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных ст. 238 Уголовного кодекса Российской Федерации», п. 2 которого установлено, что уголовная ответственность по ч. 1 или по пунктам «а», «б» ч. 2 ст. 238 УК РФ наступает в условиях, когда опасность оказываемых услуг для здоровья либо жизни потребителя является реальной. О реальной опасности оказываемых услуг может свидетельствовать такое их качество, когда угроза негативных последствий существует в обычных условиях и дальнейшее их продолжение может привести к тяжким последствиям.

Таким образом, Верховный суд данным разъяснением с одной стороны ввел понятие реальности угрозы, но одновременно добавил оценочности понятием «обычные условия».

Наряду с этим выполнение работ либо оказание услуг, не соответствующих требованиям нормативных правовых актов, являются административным правонарушением в соответствии со ст. 14.4 Кодекса об административных правонарушениях. Однако данная норма КоАП РФ не содержит такой признак предоставляемой услуги, как ее опасность для жизни и здоровья.

Также необходимо помнить, что производство по делу об административном правонарушении, в соответствии с п. 1.1 ч. 1 ст. 29.9 КоАП РФ, подлежит прекращению при условии, что в действиях (бездействии) содержатся признаки уголовно наказуемого деяния.

Проблематичным в настоящий момент является и то, что законодательно в судебной практике не раскрыты в достаточной степени критерии, которые могут свидетельствовать об опасности оказываемых потребителю услуг. И хотя Пленум Верховного суда разъяснил, что, когда для установления характера опасности работ и услуг необходимы специальные знания, правоприменитель должен привлекать экспертные подразделения (п. 2 Пленума), необходимо помнить, что эксперт не может вдаваться в юридическую оценку содеянного и предрешать вопросы виновности.

Возбуждая уголовное дело по отдельному составу преступления и в отношении установленного лица, следователь берет на себя себя ответственность за ход расследования, дальнейшее доказывание, и в этой связи допущенные им ошибки могут привести к негативным последствиям, в том числе к необоснованному уголовному преследованию, в связи с чем возбуждение уголовного дела «по факту» позволяет в рамках расследования разобраться в обстоятельствах совершенного правонарушения и принять окончательное обоснованное решение по делу, но без риска реабилитации лица.

Однако в ситуации, когда не наступило тяжких последствий оказания незаконной услуги и проверка проводится на предмет реальности угрозы по совокупности выявленных нарушений, допущенных установленным лицом с использованием установленного транспортного средства, возбудить уголовное дело не в отношении конкретного лица не представляется обоснованным.

Таким образом, вдаваясь в оценку содеянного, следователь неизбежно будет разграничивать составы административного правонарушения и уголовно наказуемого деяния, сопоставляя фактические обстоятельства с такими категориями, как «реальность опасности», «обычные обстоятельства» и прочие имеющие значение для дела данные.

Следствием указанных выше обстоятельств, проблем в толковании разъяснений Пленума является отсутствие единой и устоявшейся практики выявления и фиксации такого рода правонарушений, последующего возбуждения и расследования уголовных дел по фактам оказания опасных для жизни и здоровья услуг, что, как правило, приводит к возбуждению уголовных дел указанной категории только в условиях очевидности, то есть по ч. 2 ст. 238 УК РФ при наличии квалифицирующих признаков.

Приведенные выше данные находят отражение в официальной государственной статистической отчетности.

Так, согласно данным официальной статистической отчетности следственных органов России, в 2018 году в органы Следственного Комитета Российской Федерации поступило 15 663 сообщения о преступлениях, предусмотренных ст. 238 УК РФ, возбуждено 5 035 уголовных дел, по 7 801 сообщению приняты решения об отказе в возбуждении, в 2019 году поступило 13 441 сообщение, возбуждено 3 302 уголовных дела, отказано по 7 704 сообщениям, и в 2023 году было зарегистрировано 12 122 сообщения о преступлениях анализируемой категории, возбуждено 2 455 уголовных дел, в 6 954 случаях отказано.

Статистика направления уголовных дел о фактах оказания опасных для жизни и здоровья потребителей услуг еще красноречивее.

В 2018 году с направлением в суд окончено 3 485 уголовных дел, 2019 – 2 080 уголовных дел, 2023 в суд направлено лишь 812 уголовных дел¹.

Еще одним значимым маркером недостаточного качества доследственных проверок является число отмененных решений о возбуждении уголовных дел по ст. 238 УК РФ. Так, по данным официальной статистики только в 2023 году отменено 118 таких решений следователей Следственного комитета Российской Федерации с последующим повторным возбуждением после дополнительной проверки только в трех случаях².

Таким образом, несмотря на то, что в течение пяти лет количество возбужденных и направленных в суды уголовных дел анализируемой категории снизилось кратно, приведенная динамика, по нашему мнению, не говорит о возросшей превенции преступлений, а, напротив, может свидетельствовать о недостаточном качестве проверок, проводимых по сообщениям о преступлениях указанной категории и, как указано выше, о высоком уровне латентности данных преступлений. В свете этого

¹ Сведения о следственной работе следственных органов Следственного комитета Российской Федерации по Форме 1-Е за 2023 г. Режим доступа: для зарегистрированных пользователей.

² Сведения о следственной работе следственных органов Следственного комитета Российской Федерации по Форме 1-Е за 2023 г. Режим доступа: для зарегистрированных пользователей.

нельзя не согласиться с мнением профессора О. П. Грибунова, который отмечает, что лучшая профилактика – это раскрытие преступлений [4].

Помимо изложенного, неопределенность и отсутствие четких разграничивающих критериев опасности для жизни и здоровья оказываемой услуги приводит к формированию неоднозначной региональной судебной-следственной практики.

Так, в соответствии с приговором Геленджикского городского суда Краснодарского края от 10 февраля 2023 года А. В. Черномазов осужден по п. «в» ч. 2 ст. 238 УК РФ.

Судом установлено, что владелец маломерного судна А. В. Черномазов, действуя в нарушение норм федерального законодательства, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, Правил пользования маломерными судами на водных объектах, с целью получения денежной выручки использовал личное маломерное судно с закрепленным на нем приспособлением для буксирования находящегося в воздухе парашюта, и без получения документов на оказание услуг проката и заключенного договора водопользования вышел с пассажирами в акваторию Черного моря. Далее, не имея опыта в буксировке парашютной системы, не проверив ее исправность, путем добавления скорости и набегающих потоков воздуха поднял парашют с находящимся в нем человеком на высоту порядка 70 метров над водной поверхностью, а затем, сбросив скорость, не проконтролировал безопасный спуск, и парашют, не раскрывшись полностью, погрузился с человеком в воду. Произошел обрыв троса, который под воздействием натяжения ударил в лицо пассажира, причинив последнему телесные повреждения¹.

Вместе с тем в соответствии с приговором Звениговского районного суда Республики Марий Эл от 20 января 2022 года к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 238 УК РФ привлечен Л. Н. Васенин, который в 2021 году оказал услугу по перевозке граждан, при этом с целью увеличения пассажироместимости самовольно внес изменения в заводскую конструкцию принадлежащего ему маломерного судна, установив конструктивно не предусмотренный двигатель и удалив блоки плавучести судна. Кроме того, судом установлено, что используемое Л. Н. Васениным маломерное судно после внесения конструктивных изменений в уполномоченный орган к освидетельствованию не предъявлялось. По результатам рассмотрения настоящего уголовного дела суд пришел к выводу о преступных действиях Л. Н. Васенина и имеющейся реальной угрозе безопасности здоровью и жизни пассажиров, при этом сведений о фактическом причинении вреда кому-либо из пассажиров судебное решение не содержит².

Постановлением Усть-Майского районного суда Республики Саха (Якутия) от 8 февраля 2021 года в соответствии со ст. 76.2 УК РФ в связи с назначением меры уголовно-правового характера в виде судебного штрафа прекращено уголовное дело

¹ Дело № 1-182/2023 (1-760/2022) // Судебные решения РФ : сайт. URL: <https://судебныерешения.рф/> (дата обращения: 07.11.2024).

² Архив Звениговского районного суда Республики Марий Эл // Судебные решения РФ : сайт. URL: <https://судебныерешения.рф/> (дата обращения: 07.11.2024).

(уголовное преследование) в отношении П. А. Барышок, обвиняемого по ч. 1 ст. 238 УК РФ. Из судебного постановления следует, что П. А. Барышок 23 сентября 2020 года, находясь на правом берегу реки Алдан Усть-Майского района республики Якутия и управляя маломерным судном, перевез на другой берег реки людей с нарушением норм пассажировместимости, не имея при этом лицензии на перевозку¹. Таким образом, согласно приведенному решению суда, основным криминообразующим признаком стало отсутствие лицензии на перевозку.

В то же время только за 2023 год в ходе надзорной деятельности Байкало-Ангарской транспортной прокуратурой возбуждено и рассмотрено судами 10 дел об административных правонарушениях, предусмотренных ч. 1 ст. 14.1.2 КоАП РФ (осуществление предпринимательской деятельности в области транспорта без лицензии), и 17 дел, предусмотренных ч. 1 ст. 19.20 КоАП РФ (осуществление деятельности, не связанной с извлечением прибыли, без специального разрешения (лицензии))².

Таким образом, в настоящее время существует объективная необходимость в разработке конкретных критериев опасности услуг, предоставляемых потребителям, в целях эффективного соотношения и отграничения уголовно и административно наказуемого поведения в рассматриваемой сфере общественных отношений, что будет способствовать сокращению числа лиц, гибнущих либо получающих увечья на водном и воздушном транспорте вследствие незаконно оказанных услуг.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Головин, А. Ю., Грибунов О. П., Бибиков А. А. Криминалистические методы преодоления противодействия расследованию транспортных преступлений : монография / А. Ю. Головин,. Иркутск : Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации, 2015. 164 с.

2. Варданян, А. В. Сообщение о совершенном или готовящемся преступлении, полученное из иных источников, как повод для возбуждения уголовного дела: исторические и современные проблемы его реализации // Вестник Восточно-Сибирского института Министерства внутренних дел России. – 2017. – № 3(82). – с. 32–39

3. Репецкая, А. Л. Уголовный промысел как сегмент криминального рынка товаров // Искусство правообразования. 2024. № 1. с. 58–62.

4. Грибунов, О. П. Прокурорский надзор на досудебных стадиях уголовного судопроизводства как фактор повышения эффективности расследования преступлений / Актуальные проблемы криминалистики и судебной экспертизы / сб. мат-лов Междунар. науч.-практ. конф. Иркутск, 2022. С. 256–258.

¹ Дело № 1-8/2021 // Судебные решения РФ : сайт. URL: <https://судебныерешения.рф/> (дата обращения: 11.11.2024).

² Указанные данные приведены из текста выступления Байкало-Ангарского транспортного прокурора Восточно-Сибирской транспортной прокуратуры на коллегии по итогам работы за 2023 год

REFERENCE

1. Golovin, A.Yu. Kriminalisticheskie metody preodoleniya protivodejstviya rassledovaniyu transportnyh prestuplenij [Forensic methods of overcoming resistance to the investigation of transport crimes]. Irkutsk, 2015, 164 p.
2. Vardanyan, A. V. Soobshchenie o sovershennom ili gotovyashchemsya prestuplenii, poluchennoe iz inyh istochnikov, kak povod dlya vozbuzhdeniya ugolovnoogo dela: istoricheskie i sovremennye problemy ego realizacii [A message about a committed or planned crime, received from other sources, as a reason for initiating a criminal case: historical and modern problems of its implementation]. Vestnik Vostochno-Sibirskogo institute MVD Rossii – Vestnik of the East Siberian Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia. 2017, no. 3 (82), pp. 32-39
3. Repetskaya A. L. Ugolovnyj promysel kak segment kriminal'nogo rynka tovarov [Criminal trade as a segment of the criminal goods market]. Iskusstvo pravovedeniya -The art of law. 2024, no. 1, pp. 58-62.
4. Gribunov O.P. [Prosecutor's supervision at pre-trial stages of criminal proceedings as a factor in increasing the efficiency of crime investigation]. Aktual'nye problem kriminalistiki i sudebnoj ekspertizy. Sbornik materialov mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii [Actual problems of forensic science and forensic examination. Collection of materials of the international scientific and practical conference]. Irkutsk, 2022, pp. 256-258.

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРЕ

Цедрик Сергей Викторович, заместитель директора. Иркутский юридический институт (филиал) Университета прокуратуры Российской Федерации. 664035, г. Иркутск, ул. Шевцова, 1.

INFORMATION ABOUT THE AUTHOR

Tsedrik Sergey Viktorovich, Deputy Director. Irkutsk Law Institute (branch) University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation. 664035, Irkutsk, 1 Shevtsova str..

Статья поступила в редакцию 19.09.2024; одобрена после рецензирования 18.10.2024; принята к публикации 19.12.2024.

The article was submitted 19.09.2024; approved after reviewing 18.10.2024; accepted for publication 19.12.2024.