погасить исполнительский сбор. Если этого не происходит, исполнительный орган принимает иные меры, включая арест имущества.

1. Чан Хоанг Хай. Разбирательство в третейском порядке хозяйственных споров в социалистической республике Вьетнам. дис... канд.юрид. наук. Москва. 2002. 172 с.
2. О гражданском процессе Республики Ирак: Закон № 83 от 1969 г. Статья 2 // Иракский вестник. - 1969. - 10 марта.
3. ФуадАдиб. Исполнение решений международного арбитража в международных соглашениях и современных арабских законодательных актах//Журнал Дамасского университета по экономическим и юридическим наукам, т. 27, № 4, 2011. – С. 12.

Самойлюк Н.В.

К вопросу о понятии преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта

*Дальневосточный юридический институт МВД России
(Россия, Хабаровск)*

doi:10.18411/lj-04-2018-61

idsp: 000001:lj-04-2018-61

Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта предусмотрены гл. 27 разд. IX УК РФ. В последнее время нормы указанной главы претерпевают значительные изменения и в настоящий момент гл. 27 насчитывает 12 составов преступлений. К преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта относятся преступления, предусмотренные ст. 263 «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена», ст. 263.1 «Нарушение требований в области транспортной безопасности», ст. 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию», ст. 266 «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями», ст. 267 «Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения», ст. 267.1 «Действия, угрожающие безопасной эксплуатации транспортных средств», ст. 268 «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», ст. 269 «Нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов», ст. 270 «Неоказание капитаном судна помощи терпящим бедствие», ст. 271 «Нарушение правил международных полетов», ст. 271.1 «Нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации».

Анализ литературы по исследуемой тематике показал, что многие ученые называют данные преступления транспортными. Такое обозначение – в том числе дань истории развития отечественного законодательства об ответственности за преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Так, понятие транспортных преступлений первым ввел Н. С. Алексеев, заметив, что для успешной борьбы с ними большое значение имеют вопросы кодификации, правильное построение в будущем законодательстве системы транспортных преступлений и разрешение вопроса о том, какие общественные деяния следует отнести к этой группе. Однако Н. С. Алексеев предлагал применять указанное понятие как условное, потому что определение транспортных преступлений «может породить

неправильное представление о том, что деятельности транспорта органически присущи какие-то преступления».

Понятие «транспортные преступления» представлено у разных исследователей. Возможность, допустимость и целесообразность применения термина становится очевидной при их анализе.

Как указывает А. И. Коробеев, понятие «транспортные преступления» не имеет еще точного определения в теории отечественного уголовного права. Авторы акцентируют внимание на отдельных их разновидностях. Отсюда и появляются такие наименования, как «дорожно-транспортные преступления», «автотранспортные преступления», «воздушно-транспортные преступления», «воднотранспортные преступления» и т. п. При этом исходным моментом для определения понятия транспортных преступлений должна служить мысль, что они посягают на общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств.

А. И. Чучаев определяет транспортные преступления как виновное посягательство на безопасность транспорта, причинившее или способное причинить предусмотренные уголовно-правовыми нормами вредные последствия.

Б. А. Куринов под транспортными преступлениями понимает «такие преступные деяния, которые посягают на безопасность движения механического транспорта».

В. И. Касынюк считает, что транспортными преступлениями признаются предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на безопасную работу транспорта в сфере его движения.

Представленные определения позволяют сделать вывод о том, что в общем, под транспортными преступлениями понимаются посягательства на безопасную работу различного рода транспорта при непосредственном его функционировании.

Теперь соотнесем определения понятия «транспортные преступления» с определениями понятия, непосредственно представленного в названии гл. 27 УК РФ, – «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта».

В. Л. Кудрявцев под преступлениями против безопасности движения и эксплуатации транспорта понимает общественно опасные деяния, предусмотренные гл. 27 разд. IX УК РФ, посягающие на состояние защищенности перемещения и использования для перевозки людей и (или) грузов автомобильного, трубопроводного, железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта, метрополитена и иного транспорта, а в случаях, предусмотренных законом, еще и соответствующей транспортной инфраструктуры.

По мнению Б. В. Яценко, преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта представляют собой предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на общественные отношения по поводу обеспечения безопасности жизни и здоровья людей, сохранности материальных ценностей в процессе движения и эксплуатации морского, речного, воздушного, железнодорожного, автомобильного и трубопроводного транспорта.

М. А. Кауфман считает, что преступления против безопасности движения и эксплуатации транспортных средств – это общественно опасные деяния, посягающие на безопасность движения и эксплуатации транспорта и причиняющие или способные причинить вред жизни и здоровью граждан, а также крупный материальный ущерб.

Анализ представленных определений позволяет сделать вывод о том, что дефиниции «преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» и «транспортные преступления» включают в себя идентичные объекты регулирования и предметы преступления, а значит, данные понятия можно признать синонимами.

1. Алексеев Н. С. Транспортные преступления. Л., 1957.
2. Касынюк В. И., Корчева З. И. Вопросы квалификации транспортных преступлений: учеб. пособие. Киев, 1988.
3. Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб., 2003. URL: <http://knish.ru/book49889.html>.
4. Кудрявцев В. Л. Преступления против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта // Вестн. Юж.-Урал. проф. ин-та. 2012. № 2.
5. Куринов Б. А. Квалификация транспортных преступлений. М., 1965.
6. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: учеб. / под ред. А. И. Рарога. 8-е изд., перераб. и доп. М., 2014.
7. Уголовное право России. Части Общая и Особенная: учеб. / под ред. А. В. Бриллиантова. 2-е изд., перераб. и доп. М., 2015.
8. Чучаев А. И. Транспортные преступления: проблемы механизма, квалификации и наказания: автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. М. 1990.

Сехина М.А.

**Демократизм Америки и уходящий консерватизм Японии как модели
регулирующих недружественных корпоративных действий**

*Брянский государственный университет имени академика И.Г. Петровского
(Россия, Брянск)*

doi:10.18411/lj-04-2018-62

idsp: 000001:lj-04-2018-62

Аннотация

В статье рассмотрены особенности американской и японской моделей регулирования недружественных корпоративных действий, что особенно актуально в контексте попыток отыскать более действенные механизмы противодействия рейдерству и гринмейлу в российских реалиях.

Ключевые слова: недружественные корпоративные действия, слияния и поглощения, корпоративный шантаж, гринмейл.

Анализируя зарубежный опыт противодействия недружественным корпоративным действиям, стоит отметить модели регулирования, принятые в Соединённых Штатах Америки и в Японии. При этом для американской модели присуще более демократичное отношение к недружественным корпоративным действиям, а японская модель долгое время была склонна к консервативному регулированию, от которого, с некоторыми оговорками, постепенно уходит. Остановимся на них подробнее.

Американская модель заслуживает внимания исследователей в первую очередь потому, что за ней числится самое развитое регулирование в области сделок M&A (mergers and acquisitions). Её специфика складывается из трёх элементов:

- нормативное регулирование штатов защищает не только эмитентов акций от недобросовестных покупателей, но и наоборот;
- федеральное законодательство расширено и дополнено большим по юридической силе законодательством штатов;^[4]
- недружественные корпоративные действия, т.е. корпоративный шантаж и сделки по слияниям и поглощениям рассматриваются как правомерные явления корпоративной жизни.

Регулирование слияний и поглощений в США включает: