

4. Справка к заседанию Научно-консультативного совета Следственного комитета при Прокуратуре РФ, 2010.

5. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ. // СЗ РФ, 17.06.1996, № 25, ст. 2954.

6. Федеральным законом от 07.12.2011 № 419-ФЗ "О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации". // Официальный интернет-портал правовой информации <http://www.pravo.gov.ru>, 08.12.2011.

7. Федеральный закон от 8 августа 2001 г. № 129-ФЗ "О государственной регистрации юридических лиц и индивидуальных предпринимателей". // СЗ РФ, 13.08.2001, № 33 (часть I), ст. 3431.

8. Федеральный закон от 27.07.2006 № 149-ФЗ "Об информации, информационных технологиях и о защите информации". // СЗ РФ, 31.07.2006, № 31 (1 ч.), ст. 3448.

УДК 343.3/7

Чучаев А.И.,

д. ю. н., профессор,

Московский государственный юридический университет им. О.Е. Кутафина,
г. Москва, Россия

СИСТЕМА ТРАНСПОРТНЫХ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В УГОЛОВНОМ ПРАВЕ РОССИИ

Идея об относительной самостоятельности норм о транспортных преступлениях была высказана еще в период подготовки УК РСФСР 1960 г., но при этом круг соответствующих деяний определялся по-разному, что обуславливалось выбором системообразующего критерия: объекта; антисоциальных побуждений совершения преступления и общих криминологических свойств личности преступника; содержания вины и т.д. В то же время высказывалось мнение, согласно которому транспортные преступления должны составлять единое целое с деяниями, посягающими на общественную безопасность в сфере взаимодействия человека и техники.

Все транспортные преступления в единую систему объединяет их родовая (общественная безопасность) и видовая (безопасность движения или эксплуатации транспорта) объекты, а также предмет преступления. Указанных критериев достаточно, чтобы обеспечить объективную группировку всех деяний, посягающих на безопасность транспорта; они

позволяют выявить границы "семейства" транспортных преступлений и выделить их в УК РФ в самостоятельную главу. Интегрированные исходя из указанных критериев, уголовно-правовые нормы отражают качественную, сущностную общность данного системного взаимосвязанного образования.

В этом случае мы по существу формулируем некий идеальный объект. С точки зрения его внешних свойств он представляет собой совокупность деяний, посягающих на безопасность транспорта, являющихся для данной системы неделимыми единицами. Эта неделимость, разумеется, относительна. В рамках других систем неделимые элементы группировки могут подвергаться дальнейшему членению, но в любом случае при формировании системы мы имеем дело с далее неделимыми для этой системы элементами. Это общее требование, предъявляемое к любой системе вообще, как нам представляется, не в полной мере учтено при формировании гл. 27 УК РФ "Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта".

В первую очередь сомнительно включение в "семейство" транспортных преступлений деяний, предусмотренных ст. 270 и 271 УК РФ: не оказание капитаном судна помощи терпящим бедствие и нарушение правил международных полетов. Последнее преступление – специальный состав незаконного пересечения Государственной границы РФ, так как имеет место особый способ нарушения – воздушный путь и специальный исполнитель преступления – лицо, ответственное за соблюдение международных правил полетов. Нарушение последних фактически посягает на порядок управления. Дополнительное доказательство этому – конструкция состава преступления, не предусматривающая преступных последствий, характерных для всех транспортных преступлений, и умышленная форма вины.

Нельзя признать обоснованным включение в группу транспортных преступлений не оказание капитаном судна помощи терпящим бедствие. Это деяние не содержит ни одного признака, свойственного рассматриваемым преступлениям. Более того, для наличия состава преступления, предусмотренного ст. 270 УК РФ, не обязательно даже, чтобы люди, терпящие бедствие, оказались на море или ином водном пути в результате транспортного происшествия. При не оказании помощи капитаном судна мы имеем дело с частным случаем оставления в опасности. При его совершении терпит урон не безопасность функционирования транспорта, а жизнь и здоровье человека, который лишен возможности принять меры к самосохранению, т.е. это преступление против личности.

Первоначально УК РФ содержал норму об ответственности за оставление места дорожно-транспортного происшествия (ст. 265), однако в 2003 г. она была исключена из Кодекса.

Глава о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта УК РФ в 2010 и 2011 гг. дополнена двумя нормами, предусматривающими ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств (ст. 263¹) и за нарушение правил использования воздушного пространства Российской Федерации (ст. 271¹). Оба этих преступления признаны транспортными без достаточных к тому оснований. Первое посягает на общую безопасность, второе – на порядок управления.

Таким образом, по УК РФ собственно транспортными преступлениями являются: 1) нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена (ст. 263); 2) нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств (ст. 264); недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями (ст. 266); приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения (ст. 267); нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта (ст. 268); нарушение правил безопасности при строительстве, эксплуатации или ремонте магистральных трубопроводов (ст. 269).

Остальные преступления лишь совершаются в сфере функционирования транспорта, но собственно транспортными, как указывалось, не являются.

UDC 343.3/.7

Jakulin V.,
Full Professor,
Faculty of Law, University of Ljubljana, Slovenia

CAUSING A TRAFFIC ACCIDENT THROUGH NEGLIGENCE

A criminal offence named Causing a Traffic Accident through Negligence under Article 323 of the Criminal Code is one of the four criminal offences committed out of negligence in the Criminal Code of the Republic of Slovenia (hereinafter CC-1).

Offences of negligence constitute a specific type of criminal offences that differ in terms of their construction and structure from the typical intention-

al criminal offences whereby negligence can constitute only a special form of culpability, punishable only if it is specially stipulated by the code.

These criminal offences have certain characteristics, which deserve special attention. Act of commission in offences of negligence is manifested as a breach of the duty to exercise due care, which is an essential element of these criminal offences, because it represents the ethical foundation for the punishability of this conduct. The next characteristics of offences of negligence is that they result in a damage (damage caused to the protected good), which is equally considered as a crucial part in the structure of these criminal offences.ⁱ What is further particular for these offences is their causation, because a causal relationship between a breach of the duty to exercise due care and the resulting prohibited consequence is assessed differently from typical intentional criminal offences. Culpability in offences of negligence is treated according to the rules used to establish evidence in ordinary negligence.ⁱⁱ The above mentioned characteristics will be helpful in the analysis of the provision of Article 323 of the CC-1.ⁱⁱⁱ

A perpetrator of this criminal offence can only be a road user. It is a person who is in whatever way involved in road traffic.^{iv}

A due care or a breach of the duty to exercise due care is the central concept of the criminal offences of negligence, since it is possible precisely by the means of the breach of due care to establish the existence of causal relationship between a perpetrator's conduct and the entailed prohibited consequence, as well as the perpetrator's culpability for the offence committed.

This criminal offence can be accomplished only by the violation of road safety regulations, which represent in this case a duty of due care. Without a breach of the duty to exercise due care (i.e. a violation of road safety regulations) criminal offence does not exist, regardless of how serious the resulting damage is. A breach of the duty to exercise due care is a basic prerequisite for establishing a causal connection between a perpetrator's conduct in road traffic and the entailed resulting damage, but the violation that was established does not yet mean that the causal relationship exists automatically.

The question whether a violation is a cause of the resulting consequence or not, should be carefully examined in each particular case, because a too rapid conclusion that a given breach of due care represents also a cause for the resulting consequence can lead to a wrong conclusion and by that also to the punishment of a person who in spite of a breach of the duty to exercise due care is not at all a perpetrator of a criminal offence.

Most problems and different views concern the issue of prohibited consequence of this criminal offence. Problems already begin with the definition