ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 4 (16) - 2017

РОСТРАНСНАДЗОР ФСБ РОСИИ МВД РОССИИ МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2017. № 4(16)

Журнал издается с января 2016 г.

Научное направление периодического издания: 12.00.03 Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право; 12.00.07 Административное право, финансовое право, информационное право; 12.00.15 Гражданский процесс; арбитражный процесс; 12.00.10 Международное право; Европейское право; 12.00.06 Природоресурсное право; аграрное право; экологическое право; 05.22.00 Транспорт; 5.23.11 Проектирование и строительство дорог, метрополитенов, аэродромов, мостов и транспортных тоннелей; 05.26.02 Безопасность в чрезвычайных ситуациях (по отраслям); 13.00.08 Теория и методика профессионального образования.

Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: **ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г**.

Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.

Телефон: 8 (495) 681-90-19.

Факс: 8 (495) 684-2849.

E-mail редакции: albinadg@mail.ru

Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/

Учредитель и издатель: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего профессионального образования «**Московский государственный университет путей сообщения Императора Николая II**»

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.

Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) **2500-1868**.

Периодичность: 12 раз в год.

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук (20.02.03), доцент (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МГУПС (МИИТ)), член Российской академии юридических наук (РАЮН)

Житников Борис Юрьевич — доктор технических наук, профессор, начальник кафедры специальной техники и информационных технологий Владимирского юридического института ФСИН России (г. Владимир)

Кайнов Владимир Иванович — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой государственно-правовых дисциплин, Северо-Западный филиал Российской академии правосудия (г. Санкт Петербург)

Кудрявцев Алексей Вадимович — доктор юридических наук, доцент, декан факультета права Владимирского филиала Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ (г. Владимир)

Лупарев Евгений Борисович — доктор юридических наук, профессор, академик Евразийской академии административных наук, заведующий административного и финансового права Кубанского государственного университета

Липатов Эдуард Георгиевич — доктор юридический наук, заведующий кафедрой административного и уголовного права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина, филиал Российской Академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ

Миронов Анатолий Николаевич — доктор юридических наук, начальник кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России

Миронов Ринат Гаянович — доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры управления и административно-правовых дисциплин Владимирского юридического института ФСИН России (г. Уфа)

Полянсков Юрий Вячеславович — доктор технических наук, профессор, президент Ульяновского государственного университета

Сердюк Наталья Владимировна — доктор педагогических наук, заместитель начальника кафедры психологии, педагогики и организации работы с кадрами Академии управления МВД России

Чаннов Сергей Евгеньевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой служебного и трудового права Поволжского института управления имени П. А. Столыпина

Агеев Александр Александрович — кандидат политических наук, депутат Государственной Думы IV и VI созывов (2003—2007, 2011—2016), член фракции Политической партии «Справедливая Россия», Председатель счетной комиссии Государственной Думы, Первый заместитель председателя комитета Государственной Думы по конституционному законодательству и государственному строительству

Анохина Светлана Юрьевна — кандидат юридических наук, доцент Барнаульского юридического института МВД России

Добробаба Марина Борисовна — кандидат юридический наук, доцент, доцент кафедры административного права Кубанского государственного университета (г. Краснодар)

Фролов Андрей Степанович — кандидат юридических наук, профессор кафедры уголовного права и криминалистики Омского государственного университета имени Ф. М. Достоевского

Редакционная коллегия

Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук, доцент (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Содержание

Теория и методология обеспечения транспортной безопасности

Родкевич Е. Ф., Домашенко Д. С.
Актуальные вопросы применения норм права на железнодорожном транспорте 7

Защита прав и интересов в области обеспечения транспортной безопасности

Баскакова И. В., Привалова А. В.
Порядок действий пассажира при утрате, недостаче или порче багажа при авиаперевозках 14

Особенности правоотношений субъектов, обеспечивающих транспортную безопасность

Корякин В. М.
Организационно-правовые основы предотвращения и урегулирования конфликта интересов в открытом акционерном обществе «Российские железные дороги» 22

Уголовная ответственность за совершение преступлений на транспорте

Борисов А. В.
О некоторых аспектах объективной стороны угона транспортного средства 32

Новикова О. В., Егорова М. В., Фарафонова А. Д.
Способы совершения мошенничества на железнодорожном транспорте 41

История транспорта

Петров Ю. И.
Органы управления сферы транспорта в России в XVIII столетии 48

Климова А. О.
Исторический аспект сотрудничества России и Китая
в сфере транспорта 55

Фишбей И. Д.
Правовые механизмы, исторические уроки при международных
транзитных перевозках.....60

Требования к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Транспортное право и безопасность».....64

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463:656.2/.4

© Родкевич Е. Ф.
— старший преподаватель кафедры
«Транспортное право и административное право»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения
Императора Николая II (МГУПС (МИИТ))
krodkevich@gmail.com

© Домашенко Д. С.
— студент Института транспортной техники
и систем управления Московского государственного
университета путей сообщения
Императора Николая II (МГУПС (МИИТ))

АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ ПРИМЕНЕНИЯ НОРМ ПРАВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В данной статье раскрываются актуальные и спорные вопросы относительно транспортного права как самостоятельной отрасли права.

Ключевые слова: право; транспортное право; нормы права; применение транспортного права на железнодорожном транспорте; транспортное право как комплексная отрасль законодательства; транспортное право как институт гражданского права.

© Radkevich E.
— senior teacher of the chair «Transport law
and administrative law» of Law Institute
of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)
krodkevich@gmail.com

© Domashenko S.
— student of the Institute of transport engineering
and control systems of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

TOPICAL ISSUES OF APPLICATION OF THE LAW ON RAILWAY TRANSPORT

Abstract. This article describes current and controversial issues regarding transportation law as an independent branch of law.

Keywords: law; transport law; law; application of transport law on railway transport; transport law as a complex branch of the law; transport law as an institution of civil law.

Для начала хочется напомнить, что же такое право, когда оно появилось, для чего было создано. В настоящее время существует множество различных трактовок и объяснений. Самым распространенным из них является следующее определение: «Право — это система общеобязательных правил поведения, выработанных в обществе или установленных государственной властью на основе общих принципов справедливости, санкционируемых государством, за нарушение которых предусмотрена юридическая ответственность»[1].

В процессе развития транспорта появилась необходимость образования новых отраслей права. Это привело к тому, что в отечественной и зарубежной юридической литературе в конце прошлого века сформировалось понятие «транспортное право» — совокупность норм и исследовательская правоведческая дисциплина, регулирующая общественные отношения в области перемещения грузов, сигналов, людей и информации из одного места в другое (в области транспорта).

Производственная деятельность различных видов транспорта регулируется транспортными уставами (кодексами) и изданными на их основе нормативными актами, которые располагаются в зависимости от их юридической силы: постановления Правительства РФ, приказы и иные нормативные акты Минтранса России (или федеральных служб) и др.

Правоотношения, в которые могут вступать организации и транспортные предприятия, носят различный характер. Из общего перечня таких отношений можно выделить особую группу — правоотношения, связанные с выполнением транспортных функций транспортными предприятиями. Это отношения по организации и осуществлению транспортного процесса.

У транспортных правоотношений есть особенности, которые различаются по объектам, субъектам и содержанию. Одна из сторон транспортных правоотношений — это организация или транспортное предприятие, выполняющее транспортно-экспедиционные операции, перевозку и другие транспортные услуги. Вторая сторона — грузополучатели, грузоотправители, предприятия связи, пассажиры, организации другого вида транспор-

[1] *Кравченко А. И., Певцова Е. А.* Обществознание. 11 класс: поурочные планы по учебнику. М. : Учитель, 2014. С. 6.

та. Возможен вариант правоотношений, в которых обеими сторонами являются организации одного вида транспорта.

В содержание транспортных правоотношений входят обязанности сторон и совокупность прав, которые связанны с оказанием транспортных услуг. Транспортные правоотношения имеют два направления. Первое — это непосредственное осуществление перевозок (отношения по перевозке конкретного груза), второе — организация транспортного процесса (прием груза к перевозке, прием заявок на перевозки).

В общей системе гражданского права сформировалась особая совокупность правовых норм, регулирующих отношения, в которые вступают организации и транспортные предприятия в процессе транспортной деятельности. Они и составляют транспортное право.

Термин «транспортное право» стало употребляться в юридической литературе в конце XIX в., тем не менее единого подхода к содержанию данного термина на сегодняшний день нет. Более того, в юридической науке существует много споров о том, что представляет собой транспортное право как наука — самостоятельную отрасль права, подотрасль права, правовой институт или комплекс норм, не имеющий места в системе права. Это привело к появлению различных научных концепций транспортного права. Рассмотрим некоторые из них.

Транспортное право как самостоятельная отрасль права. Сторонниками данной концепции являются, в частности, А. И. Бобылев и В. Н. Жуков. В. Н. Жуков считал, что транспортное право имеет все основания быть самостоятельной отраслью права. «Специфика транспортного права состоит в том, что в основании его лежат несколько кодифицированных актов, регулирующих водный, воздушный, железнодорожный, автомобильный транспорт. Фактически, речь идет о наличии подотраслей в рамках такой объемной отрасли права, как транспортное право»[1].

Отдельные части транспортного права как самостоятельные отрасли права. Суть данной концепции состояла в выделении учеными в самостоятельные отрасли права нормы, регулирующие конкретный вид транспорта. Так, А. Г. Гусаков в 1925 г. говорил об относительной самостоятельности железнодорожного права. Он считал железнодорожное право особой системой норм частноправового и публично-правового характера, с последующей оговоркой, что несмотря на рост публично-правовой составляющей отрасли, присутствие частноправовой все же остается, поскольку железнодорожное право регулирует прежде всего перевозку[2]. А. К. Жудро и В. М. Мешера выделяли морское право в отдельную отрасль права наря-

[1] *Жуков В. Н.* Транспортное право как проблема теоретико-правовой науки. Теоритические проблемы формирования транспортного права : сб. научных статей / под ред. А. И. Бобылева, Н. А. Духно. Вып. 8. М., 2004. С. 24.

[2] *Гусаков А. Г.* Основные вопросы железнодорожного права. М. : Транспечать НКПС, 1925. С. 20.

ду с гражданским и административным[1].

Транспортное право как комплексная отрасль права. Этот подход является самым спорным, но в то же время самым распространенным в отечественной юридической науке. «Сказать со всей определенностью, являются ли комплексные отрасли структурными компонентами системы права или входят в систему законодательства, в настоящее время не представляется возможным, ввиду того что данный вопрос требует дальнейших исследований и предполагает пересмотр устоявшихся представлений о критериях отраслевого членения права»[2]. Однако ряд авторов[3] данной концепции полагают, что появление новой отрасли права возможно при наличии общих принципов и методов регулирования норм права. Транспортное право, по их мнению, определяется методом и предметом, характерным в большей степени для трудового, гражданского и административного права, и не отражает единых особенностей, характерных только для транспортного права. Отсутствие возможности трансформации методов правового регулирования не может создать условий для возникновения новой отрасли права. Таким образом, транспортное право, а тем более его части, не являются самостоятельными отраслями права. Транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права[4].

Транспортное право как комплексная отрасль законодательства, вне системы права. Сторонники данной теории признавали транспортное право отраслью законодательства, т.е. комплексом различных по своей природе нормативных правовых актов (гражданско-правовых, административно-правовых)[5]. По мнению В. К. Андреева, в транспортных отношениях отсутствуют черты единообразия метода правового регулирования для формулировки общего по своему содержанию предмета. Таким образом, транспортное право — это отрасль законодательства, которая содержит нормы гражданского, административного, гражданско-

---

[1] *Мешера В. Ф.* Место морского права в системе советского права // Вестник Ленинского ун-та. Серия: Экономика, философия и право. 1956. № 5. Вып. 1. С. 98.

[2] *Разуваев Н. В.* Правовая система и критерии отраслевой дифференциации права // Правоведение. 2003. № 3. С. 31—55.

[3] См.: *Клепцова Л. Н., Михайлов В. В., Клепцов А. А*. Транспортное право : учеб. пособие. Кемерово : КузГТУ, 2006. С. 6.; *Калпин А. Г*. Понятие транспортного права и его место в системе российского права // Государство и право. 2006. № 8. С. 73; *Челышев М. Ю.* Транспортное право как комплексная правовая отрасль // Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации : сб. научных статей по материалам Первой Международной научно-практической конференции. М. : Юридический институт МИИТа, 2007. С. 116—125; *Мишина Н. В*. Формирование железнодорожного права: проблемы и коллизии // Там же. С. 98; *Сиваков О. В., Ермолаев В. Г., Маковский Ю. Б.* Транспортное право. М. : Былина, 1999. С. 8.

[4] См.: *Духно Н. А., Корякин В. М.* Теория транспортного права : монография. М. : Юрлитинформ, 2016. С. 75—91.

[5] См.: *Андреев В. К.* Транспортное право : учеб. пособие. Калинин : КГУ, 1977. С. 6; *Орданский М. С*. Правовые проблемы железнодорожного транспорта СССР. Саратов : Изд-во Саратовского государственного ун-та, 1981. С. 33.

процессуального, земельного и трудового права[1]. Н. М Конин, в свою очередь, называет транспортное право специальной систематизированной отраслью законодательства, которая регулирует все отношения, связанные с организацией и функционированием видов транспорта, основываясь на нормах всех традиционных отраслей права[2].

Транспортное право как институт гражданского права. Сущность данного подхода состоит в том, что так как большинство общественных отношений, складывающихся на транспорте, составляют предмет гражданского права, следовательно, транспортное право является частью гражданского права, т.е. его институтом. К примеру, в работах В. Н. Изволенского железнодорожное право определяется как совокупность норм, регулирующих отношения, возникающие из перевозки грузов, пассажиров и багажа. А так как перевозка относится к правовому регулированию гражданского права, следовательно, железнодорожное право — составная часть гражданского права[3]. М. А. Тарасов утверждал, что «советское транспортное право определяется совокупностью юридических норм, которые возникают в связи с плановой перевозочной деятельностью организаций, использующих транспортные средства»[4]. По его мнению, транспортное право не является самостоятельной отраслью советского права, а является составной частью гражданского права по признаку договорного начала. Подобных взглядов также придерживались Л. И. Дембо[5], В. Г. Баукин[6].

Анализируя выше перечисленные подходы, опираясь на права и базовые положения теории государства, а также материалы правоприменительной практики, можно сделать вывод, что ни одну из перечисленных выше концепций нельзя в полной мере считать доказанной и обоснованной.

Из-за отсутствия однородных общественных отношений в собственном едином методе правового регулирования и предмете транспортного права нет оснований для закрепления статуса самостоятельной отрасли как за

---

[1] *Андреев В. К.* Указ. соч. С. 5.

[2] *Конин М. Н.* Теоретические проблемы становления концепции транспортного права в условиях реформированиях транспортной отрасли экономики в Российской Федерации // Транспортное право в условиях реформирования транспортной отрасли Российской Федерации : сб. научных статей по материалам Первой Международной научно-практической конференции. М. : Юридический институт МИИТа, 2007. С. 92—96.

[3] *Изволенский В. Н.* Правовые вопросы железнодорожных перевозок : учеб. пособие. М. : Трансжелдориздат, 1955. С. 11.

[4] *Тарасов М. А.* Договор перевозки. Ростов н/Д : Изд-во Ростовского государственного ун-та, 1965. С. 19.

[5] *Дембо Л. И.* О принципах построения системы права // Советское государство и право. 1956. № 8.

[6] *Баукин В. Г.* Железнодорожное транспортное право в системе российского права // Российского законодательство на рубеже веков: традиции и перспективы развития : сб. научных трудов / под. ред. И. М. Филяниной. Хабаровск, 2007. С. 30.

отдельными частями транспортного права, так и за транспортным правом в целом.

Если же рассматривать транспортное право исключительно как комплексную отрасль законодательства без соответствующего места в системе права, то оно представляется слишком узким, так как право и законодательство соотносятся как форма и содержание. Поэтому в данном случае форма должна объективно иметь соответствующее ей содержание в системе права, которое в указанных подходах неоправданно отрицается.

Рассматривая данный вопрос о точности или неточности определения транспортного права как комплексной отрасли права, необходимо опираться на то, что в системе права действительно объективно могут существовать образования, которые обладают комплексным характером, но их нельзя называть отраслями. Такая правовая категория включает в себя общепризнанные критерии для отграничения ее от иных структурных элементов системы права — прежде всего, методом правового регулирования и самостоятельным предметом, так как они устраняют комплексность.

В продолжение этой концепции теоретический интерес представляет мысль Г. П. Курдюк: «Проблемы существования в правовом массиве комплексных отраслей права нет. Вопрос в том, что понимать под самой отраслью права»[1]. Этим высказыванием ученый подчеркивает тот факт, что многие правовые общности, регулирующие разные области деятельности, не укладываются ни в одну из известных правовых категорий.

В заключении нужно напомнить, что еще в начале формирования железнодорожного права как института гражданского права термин «железнодорожное право» неоднократно использовался авторами в научной литературе[2]. Огромный и относительно самостоятельный массив законодательства имеет железнодорожное право, регулирующее деятельность железнодорожного транспорта и его инфраструктуры, что является еще одним критерием для выделения подотрасли права. Следует заметить, что железнодорожное законодательство имеет в своей основе обобщающий кодификационный правовой акт — Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

В связи с распространением идеи о комплексных отраслях и с тем, что в настоящее время уже фактически любая правовая общность разного отраслевого характера называется комплексной отраслью права, можно точно сказать, что проблема действительно существует. Если опираться на базовые положения теории государства и права, представляется, что наиболее пригодным для комплексных образований системы и теоретически верным является вывод, согласно которому наряду с первичным деле-

---

[1] *Курдюк Г. П.* Отрасль права как элемент системы права: теоретико-правовое исследование : дис. ... канд. юрид. наук. Краснодар, 2004. С. 140.

[2] *Гусаков А., Черномордик Д.* Железнодорожные грузовые тарифы СССР / отв. ред. Е. Д. Ханукаев ; Академия наук СССР, Институт экономики. М. : Изд-во АН СССР, 1953.

нием системы права на институты, отрасли, подотрасли и нормы существует и вторичное, вызванное потребностями практики и приводящее к наличию в системе права производных комплексных межотраслевых нормативных образований. Данные образования создают не комплексные отрасли права, а сложные межотраслевые функциональные правовые институты и их объединения.

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656.7 (47 + 57)

© Баскакова И. В.
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Гражданское право и гражданский процесс»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения
Императора Николая II (МГУ ПС (МИИТ))
iv_baskakova@rambler.ru

© Привалова А. В.
— студент Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУ ПС (МИИТ))

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПАССАЖИРА ПРИ УТРАТЕ, НЕДОСТАЧЕ ИЛИ ПОРЧЕ БАГАЖА ПРИ АВИАПЕРЕВОЗКАХ

Аннотация. В данной статье рассматривается порядок действий пассажира при утрате, недостаче или порче багажа при авиаперевозках. Авторами проанализировано действующее российское законодательство в данной сфере, выявлены особенности ответственности авиаперевозчика при перевозках багажа и детально определены необходимые действия пассажира в случаях утраты, недостачи или порчи багажа.

Ключевые слова: договор перевозки; перевозчик; пассажир; багаж.

© Baskakova I.
— candidate of legal Sciences, docent
of department «Civil law and Civil process»
of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)
iv_baskakova@rambler.ru

© Privalov A.
— a student of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

THE PASSENGER'S ACTIONS IN THE EVENT OF LOSS, SHORTAGE OR DAMAGE BAGGAGE IN AIR TRANSPORTATION

Abstract. This article deals with the passenger's actions in the event of loss, shortage or damage baggage in air transportation. The authors have analyzed the current Russian legislation in this sphere, determined the peculiarities of responsibility of the air carrier for carriage of baggage and explicitly defined the required actions of the passenger in the event of loss, shortage or damage baggage.

Keywords: the contract of carriage; carrier; passenger; baggage.

При авиаперевозках пассажиры нередко сталкиваются с утратой, недостачей или порчей багажа. Мало кто из пассажиров знает, что простой проезд на любом виде транспорта от одного места к другому регламентируется целым комплексом правовых актов. Фактически, покупая билет, гражданин вступает в правоотношение с транспортной организацией, в котором обе стороны наделены определенными правами и обязанностями. Транспортная деятельность развивается под воздействием гражданского права, а транспортные перевозки регулируются не только гражданским правом, но и специальным законодательством[1]. В соответствии с законодательством РФ авиаперевозчик несет ответственность за сохранность вверенного ему багажа. Перевозчик имеет право заключать соглашения с пассажирами о повышении пределов своей ответственности по сравнению с пределами, установленными Воздушным кодексом Российской Федерации (далее — ВК РФ) или международными договорами РФ.

Статья 118 ВК РФ содержит положения, отличные от норм ст. 796 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) об ответственности перевозчика за несохранность багажа. Согласно п. 1 ст. 118 ВК РФ перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа после принятия его к воздушной перевозке и до выдачи в случае, если не докажет, что им были приняты все необходимые меры по предотвращению причинения вреда или такие меры невозможно было принять. В соответствии с п. 2 ст. 118 ВК РФ перевозчик несет ответственность за сохранность находящихся при пассажире вещей, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) этих вещей произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело, либо умысла пассажира. И наконец, перевозчик несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа или груза, если не докажет, что они не явились результатом совершенных умышленно действий (бездействия) перевозчика

[1] *Найденова Н. Ю.* Отграничение договора перевозки пассажира от договора перевозки багажа // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2012. № 1(84). С. 105—106.

или произошли не во время воздушной перевозки (п. 3 ст. 118 ВК РФ). А согласно ст. 796 ГК РФ перевозчик несет ответственность за несохранность багажа, происшедшую после принятия его к перевозке и до выдачи управомоченному на получение багажа, если не докажет, что утрата, недостача или повреждение (порча) багажа произошли вследствие обстоятельств, которые перевозчик не мог предотвратить и устранение которых от него не зависело. «Учитывая несоответствие положений ст. 118 ВК РФ нормам ст. 796 ГК РФ, представляется, что нормы указанной статьи ВК РФ подлежат применению в части, не противоречащей ст. 796 ГК РФ»[1]. То есть, по мнению Д. П. Стригуновой, в приоритете применения именно нормы ГК РФ. Однако, учитывая наличие коллизии общей и частной нормы считаем, что в данном случае применению подлежит специальный закон, т.е. ВК РФ.

Не стоит также забывать, в каких случаях перевозчик освобождается от ответственности: при наличии обстоятельств непреодолимой силы, а также иных явлений стихийного характера (пожары, заносы, наводнения) и военных действий; когда были предприняты все действия для предотвращения вреда; при прекращении или ограничении перевозки багажа в определенных направлениях, установленных в соответствующем порядке и в иных случаях.

ВК РФ занимает основное место среди нормативных правовых актов, регулирующих отношения, связанные с утратой, недостачей или порчей багажа в воздушных перевозках. Так, в соответствии со ст. 119 Кодекса за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, перевозчик несет ответственность в следующих размерах:

1) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке с объявлением ценности, — в размере объявленной ценности. За воздушную перевозку багажа или груза с объявленной ценностью с грузоотправителя или грузополучателя взимается дополнительная плата, размер которой устанавливается договором воздушной перевозки багажа или договором воздушной перевозки груза;

2) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) багажа, груза, принятых к воздушной перевозке без объявления ценности, — в размере их стоимости, но не более 600 руб. за килограмм веса багажа или груза;

3) за утрату, недостачу или повреждение (порчу) вещей, находящихся при пассажире, — в размере их стоимости, а в случае невозможности ее установления — в размере не более чем 11 тыс. руб.

Таким образом, ВК РФ, в отличие от других транспортных уставов и кодексов, устанавливает предел ответственности перевозчика, ограничива-

[1] *Стригунова Д. П.* Ответственность перевозчика за нарушение обязательств по договору перевозки пассажира // Современное право. 2012. № 9. С. 85.

ясь определенными суммами[1].

Стоимость багажа, груза, а также вещей, находящихся при пассажире, определяется исходя из цены, указанной в счете продавца или предусмотренной договором, а при ее отсутствии исходя из средней цены на аналогичный товар, существовавшей в том месте, в котором груз подлежал выдаче, в день добровольного удовлетворения такого требования или в день вынесения судебного решения, если требование добровольно удовлетворено не было.

В связи с тем, что законодатель ограничил ответственность перевозчика, представляется необходимым увеличить размеры этой ответственности, так как пассажир не имеет возможности участвовать в определении условий договора[2]. Считаем, что подобные изменения необходимо внести в ВК РФ, так как именно пассажиры несут убытки, значительно превышающие предусмотренные законом размеры компенсаций.

Не стоит забывать также и о том, что в соответствии с п. 3 ст. 796 ГК РФ перевозчик наряду с возмещением установленного ущерба, вызванного утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, возвращает отправителю (получателю) провозную плату, взысканную за перевозку утраченного, недостающего, испорченного или поврежденного багажа.

Если перевозчик не выдал пассажиру зарегистрированный багаж в аэропорту, до которого должен быть доставлен багаж согласно договору воздушной перевозки, то по письменному заявлению пассажира, оформленному на основании перевозочного документа, перевозчик обеспечивает необходимые меры к розыску зарегистрированного багажа. Перевозчик обеспечивает розыск багажа немедленно по предъявлении пассажиром заявления о неполучении багажа[1].

Если зарегистрированный багаж не найден в течение 21 дня со дня предъявления заявления о неполучении багажа, пассажир вправе требовать возмещения вреда, причиненного утратой зарегистрированного багажа.

В большинстве случаев пассажиры, столкнувшиеся с данной проблемой, не знают, как действовать, поддаются панике и, как следствие, создают себе еще большие трудности.

Попробуем описать порядок действий пассажира при утрате, недостаче или порче багажа.

Шаг 1. Предъявление требования о составлении коммерческого акта об

---

[1] *Стригунова Д. П.* Ответственность перевозчика за нарушение обязательств по договору перевозки пассажира // Современное право. 2012. № 9. С. 85.

[2] *Ладочкина Л. В.* Некоторые аспекты договора перевозки пассажиров и багажа // Вестник Саратовской государственной юридической академии. 2013. № 5 (94). С. 80.

[1] Приказ Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей”».

утрате, недостаче или порче багажа. При обнаружении недостачи или порчи чемодана и (или) вещей в нем прямо в аэропорту следует отправиться в представительство компании в аэропорту и потребовать составить коммерческий акт (ст. 124 ВК РФ).

Шаг 2. Составление коммерческого акта. Такой акт, как правило, составляется на бланке авиаперевозчика. В акте нужно описать все повреждения или утраченный багаж. Также требуется предъявить отрывной талон багажной бирки, который приклеивается при регистрации к посадочному талону. Акт составляется в двух экземплярах. Важно знать, что по закону отсутствие коммерческого акта ни в коем случае не лишает пассажира права на предъявление претензии или иска (п. 5 ст. 124 ВК РФ).

Шаг 3. Подача претензии о возмещении ущерба, причиненного утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа. В случае нарушения договора воздушной перевозки пассажира и (или) багажа перевозчику предъявляется заявление, а в случае нарушения договора воздушной перевозки груза или почты предъявляется претензия (ст. 125 ВК РФ).

Правила, применимые к претензионному порядку урегулирования споров, не относятся к заявлению, тем более что подаются данные документы разными субъектами по разным видам договоров[1]. Смешение двух терминов — «заявление» и «претензия» — считаем недопустимым, что, несомненно, требует внесения соответствующих изменений в ВК РФ, либо разъяснений в подзаконных актах о практическом значении данных документов. Одновременно с этим полагаем, что наличие и соблюдение претензионного порядка в данной ситуации является обязательным.

Также не стоит забывать, что в любом случае ответственность авиакомпании за повреждение багажа носит ограниченный характер (кроме перевозки багажа с объявлением ценности) — не более 600 руб. за 1 кг веса.

Сроки предъявления претензии:

— при перелете на территории РФ — в течение 6 месяцев (п. 1 ст. 126 ВК РФ);

— при международном перелете — в течение 7 дней со дня получения багажа. В случае просрочки доставки багажа претензия должна быть предъявлена в течение 21 дня со дня передачи багажа в распоряжение лица, имеющего право на его получение. В случае утраты багажа претензия к перевозчику может быть предъявлена в течение 18 месяцев со дня прибытия воздушного судна в аэропорт пункта назначения, со дня, когда воздушное судно должно было прибыть, или со дня прекращения воздушной перевозки (п. 1 ст. 127 ВК РФ);

— а если ваши чемоданы сначала потеряли, потом искали и привезли поврежденными (т.е. доставили с просрочкой), то на предъявление пре-

[1] *Выгодянский А. В.* Ответственность воздушного перевозчика по договору воздушной перевозки // Актуальные проблемы российского права. 2012. № 1. С. 211.

тензии отводится 21 день с даты фактической доставки багажа (ст. 127 ВК РФ).

Претензию следует составить в двух экземплярах. Один экземпляр необходимо вручить перевозчику, а на другом адресат должен сделает отметку, включающую дату получения, должность лица, получившего претензию, и его подпись о получении. Например: «Претензию получил 22.03.2017. Старший менеджер Иванов И. И. Подпись». Экземпляр с отметкой пассажир должен забирать себе и хранит вплоть до разрешения ситуации.

Если перевозчик отказывается принять претензию, то следует отправить ее по почте заказным письмом с описью вложения и уведомлением о вручении.

Как альтернативный вариант, в присутствии двух свидетелей можно оставить претензию любому работнику перевозчика. Тогда на втором экземпляре необходимо сделать запись о том, что претензия вручена тогда-то в присутствии свидетелей с их подписями и указанием паспортных данных. При этом надо учитывать, что эти свидетели могут быть впоследствии вызваны в суд для подтверждения факта передачи претензии.

Перевозчик обязан в течение 30 дней с даты поступления претензии рассмотреть ее и в письменной форме уведомить пассажира об удовлетворении или отклонении претензии.

Течение срока исковой давности начинается на следующий день после получения ответа об отказе или о частичном удовлетворении претензии, а в случае неполучения такого ответа — через 45 дней после получения претензии.

Шаг 4. Подача искового заявления о взыскании ущерба, причиненного утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, возмещении морального вреда. В случае отказа перевозчика в удовлетворении претензии необходимо подготовить и предъявить исковое заявление, в котором следует заявить следующие требования: о взыскании ущерба, причиненного утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, и компенсации морального вреда.

Определение подсудности по данному делу будет зависеть от вида авиаперевозки: международной или только на территории РФ.

Если авиаперелет планировался только на территории РФ, Закон РФ «О защите прав потребителей» по данной категории дел предоставляет выбор. В соответствии с п. 2 ст. 17 Закона, п. 7 ст. 29 Гражданского процессуального кодекса Российской Федерации (далее — ГПК РФ) исковое заявление можно подать в суд: по месту жительства истца или пребывания, либо по месту заключения или исполнения договора воздушной перевозки, либо по месту нахождения организации (ее филиала или представительства).

Суды не вправе возвратить исковое заявление со ссылкой на п. 2 ч. 1 ст. 135 ГПК РФ (неподсудность дела данному суду), так как в силу ч. 7, 10 ст.

29 Кодекса выбор между несколькими судами, которым подсудно дело, принадлежит истцу.

При международных воздушных перевозках в соответствии со ст. 2 Закона РФ «О защите прав потребителей», если международным договором РФ установлены иные правила о защите прав потребителей, чем те, которые предусмотрены Законом, применяются правила международного договора. Это условие также соответствует п. 4 ст. 15 Конституции РФ.

Для суда потребуются следующие документы:

1) исковое заявление — два экземпляра;

2) оригинал и ксерокопия претензии о возмещении ущерба, причиненного утратой, недостачей или повреждением (порчей) багажа, и компенсации морального вреда;

3) оригинал и ксерокопия коммерческого акта о повреждении багажа;

4) оригинал и ксерокопия пассажирского билета;

5) оригинал и ксерокопия багажной квитанции;

6) расчет суммы исковых требований с подтверждающими документами (оригиналы и ксерокопии).

В соответствии с п. 3 ст. 17 Закона РФ «О защите прав потребителей» и подп. 4 п. 2 ст. 333.36 Налогового кодекса Российской Федерации, такое исковое заявление не подлежит оплате государственной пошлиной.

Таким образом, в случае утраты, недостачи или повреждения (порчи) багажа перевозчиком пассажиру в первую очередь необходимо обратиться в службу поиска багажа в аэропорту либо к представителю авиакомпании с письменным заявлением об утрате, недостаче или повреждении (порчи) багажа, а также составить коммерческий акт с указанием всех особенностей вещей. В случае, если по истечении 21 дня с момента обращения к представителям авиакомпании багаж не будет найден, в адрес авиакомпании необходимо направить претензию с требованием возместить причиненный ущерб. Претензию необходимо отправить почтовым отправлением с уведомлением о вручении. В случае отказа перевозчика возместить стоимость утраченного багажа в добровольном порядке, необходимо обратиться в суд. Нужно всегда помнить о том, что перед тем как осуществить покупку билета на самолет, каждый человек должен ознакомиться с правилами транспортировки багажа, так как у каждой компании свои особенности. Это значительно уменьшит возможность возникновения конфликта между клиентом и авиакомпанией[1].

Такой важнейшей отрасли, как коммерческая гражданская авиация, требуется очень качественное правовое регулирование, иначе неминуемы нарушения прав и законных интересов и лиц, пользующихся услугами по воздушной перевозке пассажиров, и в конечном счете самих воздушных перевозчиков.

---

[1] *Петров В. А.* Правила перевоза багажа на воздушном судне // Актуальные проблемы авиации и космонавтики. 2014. Т. 2. № 10. С. 282.

ОСОБЕННОСТИ ПРАВООТНОШЕНИЙ СУБЪЕКТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

УДК 347.463:656.2/4(042)

© Корякин В. М.
— доктор юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Гражданское право
и гражданский процесс» Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУПС (МИИТ))
Korjakinmiit@rambler.ru

ОРГАНИЗАЦИОННО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ПРЕДОТВРАЩЕНИЯ И УРЕГУЛИРОВАНИЯ КОНФЛИКТА ИНТЕРЕСОВ В ОТКРЫТОМ АКЦИОНЕРНОМ ОБЩЕСТВЕ «РОССИЙСКИЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ»

Аннотация. В статье осуществлен анализ правовых актов ОАО «РЖД», регулирующих вопросы предупреждения и урегулирования конфликта интересов в ОАО «РЖД». Раскрываются понятие конфликта интересов, а также обязанности руководителей и работников холдинга по его предотвращению и урегулированию.

Ключевые слова: конфликт интересов; противодействие коррупции; ОАО «РЖД».

© Koryakin V.
— doctor of legal sciences, associate professor,
head of chair «Civil law and civil process»
of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

THE LEGAL FRAMEWORK FOR THE PREVENTION AND SETTLEMENT OF CONFLICT OF INTERESTS IN OPEN JOINT STOCK COMPANY «RUSSIAN RAILWAYS»

Abstract. The article presents the analysis of the legal acts of OJSC «Russian Railways» governing the prevention and resolution of conflicts of interest in JSC «Russian Railways». Reveals the concept of conflict of interest, as well as the responsibilities of managers and employees of the holding company for its prevention and resolution.

Keywords: conflict of interest; anti-corruption; JSC «Russian Railways».

Как было отмечено в нашей предыдущей статье на тему противодействия коррупции в ОАО «РЖД»[1], одним из важнейших направлений антикоррупционной политики ОАО «РЖД» является принятие мер правового и организационного характера по предотвращению возникновения в коллективе холдинга ситуаций конфликта интересов, а в случае их возникновения — по их урегулированию и минимизации негативных последствий.

Конфликт интересов является одним из институтов антикоррупционного законодательства РФ. Данное понятие включает два термина: «конфликт» и «интерес». Поэтому с уяснения этих терминов и начнем изучение конфликта интересов.

Термин «конфликт» (от лат. *conflictus* — столкновение) определяется как столкновение противоположно направленных целей, интересов, позиций, мнений или взглядов оппонентов или субъектов взаимодействия. В основе любого конфликта лежит ситуация, включающая либо противоречивые позиции сторон по какому-либо поводу, либо противоположные цели или средства их достижения в данных обстоятельствах, либо несовпадение интересов, желаний, влечений оппонентов[2] и др.

Понятие «интерес» (от лат. *interest* — имеет значение, важно), являясь общегуманитарным понятием, употребляется в различных отраслях научных знаний. Его основное этимологическое содержание включает такие значения, как внимание, увлечение, вес, значение, стремление, потребность, выгода, польза, прибыль. В общесоциологическом значении категория «интерес» понимается как объективно существующая и субъективно осознанная социальная потребность, как мотив, стимул, побуждение к действию; в психологии — как отношение личности к предмету, как к чему-то для нее ценному и привлекательному. В правовых актах термин «интерес», учитывая как его этимологическое, так и общесоциологическое, психологическое значение, употребляется как самостоятельный объект правоотношений, регулирование которого осуществляется правовыми средствами. Именно интересы определяют направление деятельности субъекта, формируют мотивы его поступков и выбор социального поведения[3].

Поскольку работник ОАО «РЖД» является, с одной стороны обычным человеком, имеющим определенные материальные, физические и духовные потребности, а с другой стороны — представителем публично-

---

[1] *Корякин В. М.* Антикоррупционная политика открытого акционерного общества «Российские железные дороги»: понятие, сущность, вопросы реализации // Транспортное право и безопасность. 2017. № 3.

[2] Социальная психология : словарь / под ред. М. Ю. Кондратьева. М., 2006.

[3] *Костюк О. Н.* Правовые средства разрешения конфликта интересов на государственной службе в Министерстве обороны Российской Федерации : дис. … канд. юрид. наук. М. : ВУ, 2012. С. 20—21.

правовой компании, выполняющим общественно значимые функции, то весьма важным для уяснения сущности конфликта интересов является разделение понятия «интерес» на личный (частный) и публичный.

Личный (частный) интерес — это осознанная потребность частного лица, определяющая направление его деятельности; это охраняемый правом интерес, присущий гражданам и организациям, направленный на удовлетворение их личных (частных) потребностей. В свою очередь, *публичный интерес* — это осмысленная обществом потребность, задающая стратегическое направление его развития; это признанный государством и обеспеченный правом интерес, служащий целям обеспечения существования общества и государства как единого целого.

Именно на почве несовпадения личного и публичного интересов и возникает конфликт интересов, представляющий собой противоречие между общественно-правовыми обязанностями и частными интересами должностного лица (работника) публично-правовой компании, при котором его частные интересы способны неправомерным образом повлиять на выполнение им официальных обязанностей или функций.

Обобщая различные определения понятия «конфликт интересов», содержащиеся в многочисленных научных исследованиях, можно выделить следующие аспекты его возникновения и проявления:

а) конфликт интересов возникает, когда лицо, являющееся работником публично-правовой компании, выполняет свою работу под влиянием личных соображений, в результате чего решения принимаются, исходя из неверных оснований (недолжным образом);

б) конфликт интересов — ситуация, когда работник имеет частный или личный интерес, довольно сильный, чтобы повлиять на объективность выполнения им своих должностных обязанностей;

в) конфликт интересов возникает тогда, когда публичные должностные лица принимают решения, руководствуясь, прежде всего, своими личными интересами в ущерб публичным.

Официальное определение конфликта интересов содержится в п. 1 ст. 10 Федерального закона от 25 декабря 2008 г. № 275-ФЗ «О противодействии коррупции», где под *конфликтом интересов* понимается ситуация, при которой личная заинтересованность (прямая или косвенная) лица, замещающего должность, замещение которой предусматривает обязанность принимать меры по предотвращению и урегулированию конфликта интересов, влияет или может повлиять на надлежащее, объективное и беспристрастное исполнение им должностных (служебных) обязанностей (осуществление полномочий).

Под *личной заинтересованностью* понимается возможность получения доходов в виде денег, иного имущества, в том числе имущественных прав, услуг имущественного характера, результатов выполненных работ или каких-либо выгод (преимуществ) лицом, указанным выше, и (или) состоящими с ним в близком родстве или свойстве лицами (родителями, супру-

гами, детьми, братьями, сестрами, а также братьями, сестрами, родителями, детьми супругов и супругами детей), гражданами или организациями, с которыми данное лицо и (или) лица, состоящие с ним в близком родстве или свойстве, связаны имущественными, корпоративными или иными близкими отношениями.

Согласно п. 3 ст. 10 Федерального закона «О противодействии коррупции» обязанность принимать меры по предотвращению и урегулированию конфликта интересов возлагается наряду с иными категориями граждан и на работников, замещающих должности в публично-правовых компаниях. В связи с этим в ОАО «РЖД» разработаны и действуют ведомственные нормативные правовые акты, регулирующие данную сферу общественных отношений. Основными из них являются распоряжения:

— от 24 февраля 2016 г. № 321р «Об утверждении Положения об урегулировании конфликта интересов в ОАО “РЖД”»;

— от 24 февраля 2016 г. № 322р «Об образовании комиссии по урегулированию конфликта интересов в ОАО “РЖД”»;

— от 4 апреля 2016 г. № 584р «Об исключении конфликта интересов при осуществлении закупок»;

— от 30 сентября 2016 г. № 2034р «О мерах по предупреждению потенциального конфликта интересов».

В Положении об урегулировании конфликта интересов в ОАО «РЖД», утвержденном распоряжением от 24 февраля 2016 г. № 321р, уточнены применительно к специфике деятельности ОАО «РЖД» ключевые понятия рассматриваемой проблематики. Так, под конфликтом интересов предлагается понимать ситуацию, при которой личная заинтересованность (прямая или косвенная) работника ОАО «РЖД» или его интересы в пользу третьего лица влияют или могут повлиять на надлежащее, объективное и беспристрастное исполнение им должностных обязанностей по отношению к ОАО «РЖД» и влекут за собой возникновение противоречия между такой заинтересованностью и интересами ОАО «РЖД», способного привести к причинению экономического ущерба и (или) вреда деловой репутации ОАО «РЖД». В свою очередь, понятие «личная заинтересованность» в данном документе трактуется как возможность получения неправомерных доходов в денежной или в натуральной форме либо иного преимущества непосредственно работником ОАО «РЖД» с использованием своих должностных полномочий либо членами его семьи и иными лицами, с которыми работник связан финансовыми или иными обязательствами (в том числе в силу его деловых, дружеских, семейных и иных связей и отношений, занятия им и связанными с ним лицами должностей в ином юридическом лице, владения им и связанными с ним лицами акциями, долями, паями в ином юридическом лице).

Согласно Положению об урегулировании конфликта интересов в ОАО «РЖД» урегулирование конфликта интересов осуществляется на основе следующих принципов:

1) обязательность и инициативность раскрытия сведений о возникшем конфликте интересов или о ситуации и обстоятельствах, влекущих возникновение возможного конфликта интересов;

2) индивидуальное рассмотрение каждого конфликта интересов и его урегулирование;

3) конфиденциальность процесса раскрытия сведений о конфликте интересов и его урегулировании;

4) соблюдение баланса интересов ОАО «РЖД» и его работников при урегулировании конфликта интересов;

5) защита работника ОАО «РЖД» от возможных неблагоприятных последствий в связи с сообщением о конфликте интересов, который был своевременно раскрыт работником и урегулирован (предотвращен) ОАО «РЖД».

На работников ОАО «РЖД» в целях предотвращения и урегулирования конфликта интересов возлагаются следующие обязанности:

а) при выполнении своих трудовых обязанностей руководствоваться исключительно интересами ОАО «РЖД», без учета своей прямой или косвенной личной заинтересованности;

б) оценивать потенциальный конфликт интересов и избегать по возможности ситуаций и обстоятельств, которые могут привести к его возникновению;

в) полностью инициативно раскрывать потенциальный (реальный) конфликт интересов;

г) инициативно содействовать урегулированию потенциального (реального) конфликта интересов.

В ОАО «РЖД» установлены следующие основания и сроки раскрытия[1] конфликта интересов работником ОАО «РЖД»:

— при возникновении у работника ОАО «РЖД» потенциального (реального) конфликта интересов — не позднее пяти рабочих дней с момента его возникновения либо с даты, когда стало известно о возникновении потенциального конфликта интересов;

— по требованию ответственного в ОАО «РЖД» за работу по урегулированию конфликта интересов или ответственного по подразделению ОАО «РЖД» за работу по урегулированию конфликта интересов и (или) Центра по организации противодействия коррупции[2] — не позднее трех рабочих дней с даты объявления требования;

— при проведении проверки предоставленной информации о наличии

[1] Под раскрытием конфликта интересов понимается заполнение работником в письменном виде декларации о конфликте интересов по форме, установленной приложением к Положению об урегулировании конфликта интересов в ОАО «РЖД».

[2] Центр по организации противодействия коррупции создан приказом ОАО «РЖД» от 10 апреля 2015 г. № 26. На Центр возложено решение задач по предупреждению и предотвращению коррупциогенных проявлений в подразделениях ОАО «РЖД» и в его дочерних и зависимых обществах.

потенциального (реального) конфликта интересов либо дополнительных проверочных мероприятий — в течение рабочего дня с даты объявления Центром по организации противодействия коррупции требования о раскрытии конфликта интересов.

Положением об урегулировании конфликта интересов в ОАО «РЖД» установлены следующие способы урегулирования конфликта интересов:

1) отказ работника ОАО «РЖД» от своей личной заинтересованности, порождающей конфликт интересов ОАО «РЖД»;

2) ограничение доступа работника ОАО «РЖД» к конкретной информации, которая входит в сферу его личных интересов;

3) добровольный отказ работника ОАО «РЖД» или его отстранение (постоянное или временное) от участия в обсуждении и процессе принятия решений по вопросам, влекущим конфликт интересов;

4) внесение по согласованию с работником ОАО «РЖД» изменений в его должностные обязанности;

5) временное, с согласия работника ОАО «РЖД», отстранение его от исполнения должностных обязанностей, которые влекут или могут повлечь конфликт интересов;

6) перевод работника ОАО «РЖД» с его согласия на должность, предусматривающую выполнение должностных обязанностей, не связанных с конфликтом интересов.

В случае если использование указанных способов невозможно и (или) в случае уклонения работника ОАО «РЖД» от раскрытия сведений о конфликте интересов либо предоставления работником в декларации недостоверных сведений, осуществляется его увольнение по собственному желанию по согласованию с работодателем или по его инициативе.

При выборе конкретного способа урегулирования конфликта интересов учитывается значимость прямой или косвенной личной заинтересованности работника ОАО «РЖД» и вероятность того, что эта заинтересованность будет реализована в ущерб интересам ОАО «РЖД», тяжесть совершенного работником ОАО «РЖД» коррупционного проступка, степень его вины и иные обстоятельства.

Ответственные за работу по урегулированию конфликта интересов и соответствующий руководитель принимают меры по предотвращению или урегулированию конфликта интересов путем выбора возможного способа его урегулирования, а также указывают работнику на недопустимость нарушения требований об урегулировании конфликта интересов, установленных в целях противодействия коррупции законодательством РФ и нормативными документами ОАО «РЖД», и предупреждают его о мерах юридической ответственности, применяемых в случае такого нарушения. При необходимости соответствующий руководитель применяет к работнику ОАО «РЖД» меры дисциплинарной ответственности, предусмотренные трудовым законодательством РФ.

При невозможности самостоятельного принятия решения о наличии

конфликта интересов, определения масштабов возникающих для ОАО «РЖД» рисков или выбора оптимального способа урегулирования конфликта интересов, а также в случае несогласия работника ОАО «РЖД» с результатами рассмотрения декларации ответственные за работу по урегулированию конфликта интересов и соответствующий руководитель направляют декларацию в комиссию по урегулированию конфликта интересов в ОАО «РЖД».

Ответственный по подразделению ОАО «РЖД» за работу по урегулированию конфликта интересов ежемесячно, не позднее 15 числа, направляет в Центр по организации противодействия коррупции отчет о результатах рассмотрения и урегулирования потенциальных (реальных) конфликтов интересов и принятых решениях, к которому прилагаются декларации, материалы по урегулированию конфликта интересов и документы, подтверждающие исполнение принятых решений.

Центр по организации противодействия коррупции проверяет представленные документы, обоснованность принятых соответствующим руководителем решений, запрашивает при необходимости дополнительные материалы и пояснения, осуществляет проверку представленной информации.

При несогласии с результатами рассмотрения и урегулирования потенциального (реального) конфликта интересов и (или) принятым решением Центр по организации противодействия коррупции вправе обратиться в комиссию по урегулированию конфликта интересов в ОАО «РЖД».

Указанная комиссия образована распоряжением от 24 февраля 2016 г. № 322р и является координационным органом ОАО «РЖД», образованным в целях обеспечения согласованных действий подразделений аппарата управления, филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД» и совершенствования работы в области противодействия коррупции, реализации мер по выявлению и устранению причин и условий, способствующих возникновению конфликта интересов в ОАО «РЖД», усиления персональной ответственности работников и руководителей ОАО «РЖД» за нарушения антикоррупционного законодательства.

Основной задачей комиссии по урегулированию конфликта является содействие ОАО «РЖД» в вопросах:

а) обеспечения соблюдения работниками ОАО «РЖД» ограничений и запретов, выполнения требований о предотвращении или об урегулировании конфликта интересов;

б) выявления и устранения причин и условий, способствующих возникновению конфликта интересов;

в) объективного и своевременного рассмотрения и урегулирования конфликта интересов, а также защиты законных интересов ОАО «РЖД» и прав работников ОАО «РЖД»;

г) осуществления мер по предупреждению коррупции.

Основаниями для проведения заседания комиссии являются:

— обращение ответственных за работу по урегулированию конфликта интересов и руководителя работника ОАО «РЖД», осуществляющего в отношении него функцию работодателя, при невозможности самостоятельно принять решение о наличии конфликта интересов, определить масштабы возникающих для ОАО «РЖД» рисков или выбрать оптимальный способ урегулирования конфликта интересов;

— представление работником ОАО «РЖД» в декларации о конфликте интересов либо в справке о доходах, расходах, имуществе и обязательствах имущественного характера недостоверных или неполных сведений;

— обращение работника ОАО «РЖД» или Центра по организации противодействия коррупции при несогласии с результатами рассмотрения и урегулирования конфликта интересов ответственным по подразделению ОАО «РЖД» за работу по урегулированию конфликта интересов и соответствующим руководителем;

— обращение работника ОАО «РЖД» (бывшего работника ОАО «РЖД»), замещающего (замещавшего) должность, указанную в п. 1 распоряжения ОАО «РЖД» от 30 сентября 2016 г. № 2034р, о даче согласия на замещение должности в организации либо заключение гражданско-правового договора с организацией, направление деятельности которой входит (входило) в сферу его должностных обязанностей и является конкурентным по отношению к основным видам деятельности ОАО «РЖД».

По итогам рассмотрения материалов по вопросам повестки дня заседания комиссия может принять одно из следующих решений:

1) в действии (бездействии) работника ОАО «РЖД» конфликт интересов отсутствует;

2) личная заинтересованность работника ОАО «РЖД» приводит или может привести к конфликту интересов.

В этом случае комиссия рекомендует ответственным за работу по урегулированию конфликта интересов и соответствующему руководителю принять меры по предотвращению или урегулированию конфликта интересов путем выбора способа его урегулирования, а также указывает на недопустимость нарушения требований об урегулировании конфликта интересов, установленных в целях противодействия коррупции законодательством РФ и нормативными документами ОАО «РЖД», и предупреждает о мерах юридической ответственности, применяемых в случае такого нарушения, а при необходимости рекомендует применить к работнику ОАО «РЖД» меры дисциплинарной ответственности, предусмотренные трудовым законодательством РФ;

3) работником ОАО «РЖД» не выполнялись требования об урегулировании конфликта интересов, установленные законодательством РФ в области противодействия коррупции, антикоррупционной политикой ОАО

«РЖД»[1], Кодексом деловой этики ОАО «РЖД»[2], а также иными нормативными документами ОАО «РЖД» в области противодействия коррупции. В этом случае комиссия должна учитывать тяжесть совершенного работником проступка, степень его вины и иные обстоятельства;

4) иное решение, обоснование принятия которого должно быть отражено в протоколе заседания.

Важность и необходимость рассмотрения вопросов урегулирования конфликта интересов обусловлена тем, что конфликт интересов напрямую и тесно связан с коррупцией, а также злоупотреблением публичным (административным) ресурсом (служебным положением). В публичной сфере конфликт интересов подлежит предотвращению и урегулированию именно в целях предупреждения коррупции. Вместе с тем было бы неправомерным напрямую сводить содержание конфликта интересов к коррупции и злоупотреблению публичным (административным) ресурсом, ставя знак равенства между указанными понятиями. Конфликт интересов — это еще не коррупция, а вероятность ее возникновения, ее предпосылка, если конфликт не будет своевременно урегулирован и нейтрализован.

О. Н. Костюк выделяет следующие общие черты понятий «коррупция» и «конфликт интересов»:

а) понятия «коррупция» и «конфликт интересов» объединены общим последствием, связанным с причинением вреда правам и законным интересам граждан, общества или государства;

б) термины «коррупция», «конфликт интересов», «личная заинтересованность» объединены общим методом достижения выгоды, связанным с незаконным использованием лицом своего должностного положения или влиянием на их надлежащее исполнение;

в) указанные понятия объединены общим противоправным результатом, получаемым при злоупотреблении служебным положением лицом, выполняющим публичные функции, в виде денег, ценностей, иного имущества или услуг имущественного характера, иных имущественных прав для себя или для третьих лиц либо незаконного предоставления такой выгоды указанному лицу другими лицами[3].

Таким образом, организация в ОАО «РЖД» постоянной и систематической работы как по предупреждению конфликта интересов, так и по урегулированию возникших ситуаций конфликта интересов, является неотъемлемой составной частью антикоррупционной деятельности. Этим и определяется важность данного направления внутрикорпоративной политики холдинга.

---

[1] Распоряжение от 24 февраля 2015 г. № 472р «Об утверждении антикоррупционной политики ОАО “РЖД”».

[2] Распоряжение от 6 мая 2015 г. № 1143р «О Кодексе деловой этики открытого акционерного общества “Российские железные дороги”».

[3] *Костюк О. Н.* Указ. соч. С. 55.

Литература

1. Корякин, В. М. Антикоррупционная политика открытого акционерного общества «Российские железные дороги»: понятие, сущность, вопросы реализации / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 3.

2. Костюк, О. Н. Правовые средства разрешения конфликта интересов на государственной службе в Министерстве обороны Российской Федерации : дис. … канд. юрид. наук / Костюк Ольга Николаевна : 20.02.03. М. : ВУ, 2012.

3. Социальная психология : словарь / под ред. М. Ю. Кондратьева. М., 2006.

УГОЛОВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА СОВЕРШЕНИЕ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346.24

© Борисов А. В.
— кандидат юридических наук, доцент,
заведующий кафедрой «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (МГУ ПС (МИИТ))

О НЕКОТОРЫХ АСПЕКТАХ ОБЪЕКТИВНОЙ СТОРОНЫ УГОНА ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА

Аннотация. В статье раскрыты некоторые проблемные аспекты квалификации угона транспортного средства, рассмотрены точки зрения некоторых авторов на объективную сторону угона транспортного средства и высказаны предложения по совершенствованию уголовного законодательства.

Ключевые слова: объективная сторона угона транспортного средства; угон транспортного средства; неправомерное завладение транспортным средством.

© Borisov A.
— candidate of legal sciences, professor,
head of department «Criminal law, criminal process and criminalistics», of Law Institute of the Moscow State University of Railway Engineering (MIIT)

ON SOME ASPECTS OF THE OBJECTIVE SIDE OF THEFT OF THE VEHICLE

Abstract. The article discusses some problematic aspects of qualification of theft of the vehicle, the points of view of various authors on the objective side of theft of the vehicle and suggestions for improvement of the criminal legislation.

Keywords: the objective side of vehicle theft; vehicle theft; illegal acquisition of a vehicle.

Статья 166 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ)

закрепляет и описывает состав преступления «неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения (угон)». В законодательной конструкции объективной стороны указан лишь единственный ее признак, в качестве которого представлено неправомерное завладение.

Завладение как угон выступает общественно опасным действием, которое не подвергается сомнению в современной уголовно-правовой литературе. Согласно законодательству данное общественно опасное действие должно выражаться в завладении, последнее в свою очередь наделено признаком неправомерности. Согласно п. 20 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» «под неправомерным завладением транспортным средством без цели хищения (статья 166 УК РФ) понимается завладение чужим автомобилем или другим транспортным средством (угон) и поездку на нем». Таким образом, в итоге под завладением понимается завладение (угон) и поездка, а признак неправомерности связан с тем, что совершение действия связано с чужим транспортным средством.

А. И. Коробеев считает, что «объективную сторону данного преступного деяния составляет совокупность двух взаимообусловленных действий: самовольный незаконный захват транспортного средства (т.е. завладение им) и поездка на нем»[1]. А. А. Щербаков полагает, что «объективная сторона угона находит свое выражение в действиях, которые состоят в том, что виновное лицо завладевает транспортным средством, которое ему не принадлежит и перемещает его так или иначе в пространстве»[2].

По мнению Н. А. Лопашенко, под неправомерным завладением транспортного средства понимается «самовольная замена собственника или иного законного владельца, захват транспортного средства и последующее установление над ним противозаконного владения», которое «наделено временным характером» и считается оконченным «в момент начала движения транспортного средства»[3].

Пленум Верховного Суда РФ понятие «завладение транспортным средством» характеризует посредством самого завладения, рассматривая его как угон, совмещенный с передвижением на угнанном транспортном средстве. Кроме того, в п. 23 указанного выше постановления закреплено, что для неправомерного завладения транспортным средством считается достаточным даже последнее, т.е. поездки или передвижения. В названном

---

[1] *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. М., 2013. С. 201.

[2] *Щербаков А. А.* Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством как преступление против собственности: (законодательство, юридическая характеристика, квалификация). Н. Новгород, 2006. С. 17.

[3] *Лопашенко Н. А.* Преступления против собственности: теоретико-прикладное исследование. М., 2005. С. 391.

пункте «под неправомерным завладением транспортным средством без цели хищения понимается также совершение поездки под управлением владельца или собственника транспортного средства в результате применения к нему насилия или угрозы применения насилия (в соответствии с пунктом «в» части 2 либо частью 3 или 4 статьи 166 УК РФ), поскольку в таком случае указанное лицо лишается возможности распоряжаться транспортным средством по своему усмотрению».

Более того, Пленум Верховного Суда РФ разъясняет, что при совершении преступления, закрепленного ст. 166 УК РФ, преступник нарушает два полномочия, образующие содержание права собственности (ч. 1 ст. 209 ГК РФ), — владения и распоряжения имуществом. О том, что происходит с правом пользования, Пленум даже не упоминает, хотя поездка на чужом транспортном средстве все-таки является прежде всего его использованием.

Точка зрения Пленума Верховного Суда РФ, по нашему мнению, представляется несколько вынужденной. Это следствие некой попытки разъяснить включение в ч. 1 ст. 166 УК РФ двух понятий, различающихся по содержанию, таких как «неправомерное завладение» и «угон».

Р. В. Колесников высказывает позицию, согласно которой «на сегодняшний день является общепризнанным, что для действующей редакции изучаемой статьи УК понятие «неправомерное завладение транспортным средством» можно рассматривать шире понятия «угон».

А. В. Борисов замечает, что, «исходя из этимологического значения термина “завладеть”, смысл действий, которые обозначаются им, состоит в получении транспортного средства в свое физическое обладание или установление контроля над ним. Физическое обладание транспортными средствами из-за их особенностей ассоциируется с поездкой на нем. Но завладеть можно и не используя эту особенность транспортного средства, например, толкая машину, велосипед, и вообще не передвигаясь на нем.

Смысл термина «угон» предполагает обязательное передвижение лица с (на) транспортным средством (транспортном средстве). Завладение и угон — не равнозначные понятия. Завладеть можно не угоняя и угонять можно без неправомерного завладения. Угон ближе к использованию транспортного средства в соответствии с его потребительскими свойствами: доехать, довезти, перевезти что-либо. «Угон» — это временное физическое обладание транспортным средством или установление контроля над ним для поездки. А завладение — это временное физическое обладание транспортным средством или установление контроля над ним»[1].

[1] См.: *Борисов А. В.* Уголовно-правовая характеристика объективной стороны преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 146 (нарушение авторских и смежных прав) УК РФ // в сб.: Современные вопросы науки и образования — XXI век сборник научных трудов по материалам Международной заочной научно-практической конференции : в 7 ч. М., 2012. С. 29; *Его же.* Уголовно-правовые и криминологические меры противодей-

Согласно позиции Ю. С. Белик «угон транспортного средства без цели хищения — это неправомерное завладение (захват) этого имущества и осуществление поездки на нем либо перемещение его любым способом с места его нахождения. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения и угона — действия, направленные на проникновение в это транспортное средство и (или) обращение его в свое временное пользование»[1]. Это, разумеется, логично, но в настоящее время совершенно не практично: ясности в том, что на самом деле преступно, не прибавляется.

Решая вопрос о том, какие именно действия законодателем объявлены преступными в ч. 1 ст. 166 УК РФ, необходимо опираться на предмет преступления, т.е. транспортное средство. С учетом предмета преступления завладение недопустимо рассматривать отдельно от обрамленного в законе скобками слова «угон», а завладение в совокупности с угоном означает лишь единственное — применение транспортного средства по его предназначению.

Законодателем в ст. 166 УК РФ не сделана специальная оговорка по поводу того, что транспортное средство должно являться чужим для лица, совершающего данное преступление. В то же время необходимо согласиться с точкой зрения С. М. Кочои, по мнению которого, редакция закона в указанной части не безукоризненна. Если законодатель решил указать в статьях отдельной главы УК РФ, что предмет преступления — чужое имущество, то он должен быть последователен до конца и сделать это во всех статьях данной главы[2].

Под словом «чужой» понимается не свой, не собственный, принадлежащий другим. В п. 1 ныне утратившего силу постановления Пленума Верховного Суда РФ от 25 апреля 1995 г. № 5 «О некоторых вопросах применения судами законодательства об ответственности за преступления против собственности» указывалось, что «предметом хищения и иных преступлений, ответственность за совершение которых предусмотрена нормами главы пятой УК РСФСР (сегодня это гл. 21 УК РФ — *прим. авт.*), является чужое, т.е. не находящееся в собственности или законном владении виновного имущество». Здесь Н. А. Лопашенко вносит уточнение, согласно которому у виновного должны отсутствовать при этом не только «права собственника или законного владельца», но и «лица, которое правомерно управляет данным транспортным средством (к примеру, водителя)»[3].

ствия преступлениям, нарушающим авторские, смежные, изобретательские и патентные права : монография. М., 2008. С. 89.

[1] *Белик Ю. С.* Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: проблемы предмета, квалификации и профилактики (предупреждения) : дис. … канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2004.

[2] *Кочои С. М.* Ответственность за корыстные преступления против собственности: учебно-практическое пособие. 2-е изд., доп. и перераб. М. : АНТЕЯ, 2000. С. 127.

[3] *Лопашенко Н. А.* Преступления против собственности. М., 2005. С. 391.

По нашему мнению, важную роль играет еще одно обстоятельство. Пункт 7 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 27 декабря 2002 г. № 29 «О судебной практике по делам о краже, грабеже и разбое» отмечено, что «не образуют состава кражи или грабежа противоправные действия, направленные на завладение чужим имуществом не с корыстной целью, а например... в связи с предполагаемым правом на это имущество. В зависимости от обстоятельств дела такие действия при наличии к тому оснований подлежат квалификации по статье 330 УК РФ или другим статьям Уголовного кодекса Российской Федерации». Завладение транспортным средством без цели хищения также может осуществляться в силу предполагаемого виновным его права.

Итак, можно прийти к выводу, что под чужим транспортным средством понимается транспортное средство, не находящееся в собственности лица, совершающего данное преступление, либо законном его владении, пользовании или распоряжении, а также на которое у него отсутствует предполагаемое право.

Согласны с тем, что признак неправомерности завладения транспортным средством способен устанавливаться посредством совершения определенных действий в отношении чужого имущества. При этом необходимо уделить внимание примечанию к ст. 158 УК РФ, в котором по отношению к хищению содержится несколько иное решение. Хищением в законе называется противоправным изъятием и (или) обращением чужого имущества в пользу виновного или иных лиц.

Применительно к ст. 166 УК РФ преступность неправомерного завладения своим транспортным средством без цели хищения по крайней мере формально не исключена. Отсюда во избежание недоразумений в ст. 166 УК РФ, по нашему мнению, целесообразно указать на то, что транспортное средство для виновного является чужим.

Определенной спецификой наделено неправомерное завладение транспортным средством, которое находится в общей собственности. Собственность может являться долевой и совместной. Согласно ст. 246 и 247 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) «распоряжение имуществом, которое находится в долевой собственности, осуществляется по соглашению всех ее участников, владение и пользование тем же имуществом — по соглашению всех ее участников, а при недостижении согласия — в порядке, устанавливаемом судом». На основании указанного завладение участником долевой собственности транспортным средством в нарушение соглашения или установленного судом порядка выступает неправомерным[1].

На основании ст. 253 ГК РФ «участники совместной собственности, если иное не предусмотрено соглашением между ними, сообща владеют и пользуются общим имуществом. Распоряжение имуществом, находящимся в

[1] *Шиян В. И.* Уголовное право. М., 2008. С. 145.

совместной собственности, осуществляется по согласию всех участников, которое предполагается независимо от того, кем из участников совершается сделка по распоряжению имуществом. Каждый из участников совместной собственности вправе совершать сделки по распоряжению общим имуществом, если иное не вытекает из соглашения всех участников». Таким образом, завладение участником совместной собственности транспортным средством может быть признано неправомерным, если оно совершено в нарушение имеющегося соглашения.

В. В. Хилюта делает вывод, что «при угоне неправомерность завладения характеризуется следующим:

а) виновный завладевает чужим транспортным средством, которое не принадлежит ему на праве личной собственности и не находится в его правомерном владении, т.е. не закреплено за ним по службе, и он не имеет право им распоряжаться;

б) виновный завладевает транспортным средством вопреки установленному порядку допуска к управлению транспортными средствами;

в) виновный завладевает транспортным средством помимо воли его собственника или лица, которое вправе управлять транспортным средством»[1].

На наш взгляд, последнее обстоятельство — элемент второго, допуск к управлению транспортными средствами начинается именно с волеизъявления соответствующего лица.

В п. 20 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25 разъясняется, что «неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения является оконченным преступлением с момента отъезда либо перемещения транспортного средства с места, на котором оно находилось». При этом «как покушение на угон транспортного средства без цели хищения следует рассматривать действия лица, пытавшегося взломать замки и системы охранной сигнализации, завести двигатель либо с целью угона начать движение, если действия этого лица были пресечены или по иным независящим от него обстоятельствам ему не удалось реализовать преступный умысел на использование транспортного средства в личных интересах без цели хищения». Несложно заметить некую противоречивость приведенного толкования законодательного акта. Если «под неправомерным завладением транспортным средством без цели хищения (статья 166 УК РФ) понимается завладение чужим автомобилем или другим транспортным средством (угон) и поездку на нем», то:

во-первых, все, что осуществляется до начала проникновения в транспортное средство, является не выполнением действий, которые непосредственно направлены на совершение преступления, и характерны для покушения на преступление (ч. 3 ст. 30 УК РФ), а созданием условий для со-

[1] *Хилюта В. В.* Неправомерность как обязательный признак угона // Уголовный процесс. 2012. № 2. С. 36.

вершения преступного деяния (ч. 1 ст. 30 УК РФ), т.е. приготовлением к неправомерному завладению транспортным средством без цели хищения. Прав А. И. Коробеев, который признает действия виновного, направленные на подготовку к захвату транспортного средства, пресеченные на стадии, например, проникновения на территорию предприятия или взлома замка на дверях гаража, приготовлением к преступлению[1];

во-вторых, все процессы, происходящие до поездки на транспортном средстве, не могут считаться оконченным преступлением. Судебной коллегией по уголовным делам Верховного Суда РФ, рассматривающей дело Н. и М. указывается, что «перемещение транспортного средства путем буксировки на незначительное расстояние, исчисляемое несколькими метрами от места стоянки, с целью освобождения места для парковки автобуса, без намерения использования транспортного средства в личных интересах, не может рассматриваться как неправомерное завладение транспортным средством» (см. надзорное определение Верховного Суда РФ от 25 октября 2012 г. № 38-Д12-21);

в-третьих, неправомерное завладение транспортным средством без цели хищения не выступает «оконченным преступлением с момента отъезда либо перемещения транспортного средства с места, на котором оно находилось». Необходима поездка на транспортном средстве, которой еще не происходит[2]. Кировским районным судом г. Ярославля по ч. 3 ст. 30 и ч. 1 ст. 166 УК РФ были квалифицированы действия Г. в связи с тем, что автомобиль «дернулся», так как в момент запуска двигателя была включена первая передача[3].

В теории даются в основном близкие практике решения. Так, А. А. Комаров под окончанием угона понимает начало передвижения транспортного средства за счет установленного на нем двигателя, а также буксировки, перекатки с помощью мускульной силы и т.п.[4], т.е., как отмечает А. И. Коробеев, независимо от характера и энергетического источника перемещения в пространстве транспортного средства.

По мнению Ю. С. Белик, «угон автомобиля, иного транспортного средства, верхового или вьючного животного без цели хищения окончен с момента перемещения этого транспортного средства или животного с места нахождения». При этом, на ее взгляд, важно расстояние, на которое перемещено транспортное средство или животное: «Для колесных транспортных средств (автомобиль, автобус, троллейбус и т.п.) отъезд должен составить расстояние, равное полному обороту колеса. Для гусеничных и полугусеничных транспортных средств (трактор, танк, вездеход и т.п.) отъезд должен составить расстояние, равное первому обороту ведущего опорного

---

[1] *Коробеев А. И.* Транспортные преступления. С. 203.

[2] См.: *Гарбатович Д.* Цель угона. М., 2014. С. 30.

[3] См.: Архив Кировского районного суда г. Ярославля (дело № 1-119/01).

[4] Комаров А. А. Неправомерное завладение автомобилем или иным **транспортным средством** без цели хищения (**угон**). М., 2003.

катка. Для иных транспортных средств, верховых или вьючных животных и при перемещении колесных, гусеничных и полугусеничных транспортных средств начало движения — это любое изменение положения предмета или животного в пространстве (отрыв от земли, толчок с берега, отвязывание привязного каната и т.п.)[1]».

В то же время законом при неправомерном завладении транспортным средством без цели хищения не определено расстояние, на которое должно быть перемещено транспортное средство, а толчок с берега, либо отвязывание привязного каната выступает не перемещением, а лишь действием, которое направлено на него.

А. А. Щербаков полагает, что угон признается оконченным «с момента несанкционированного владельцем трогания транспортного средства с места», причем, на его взгляд, «в принципе, не имеет значения, на какое расстояние осуществлено перемещение транспортного средства в пространстве». Правда, автор считает, что «приведенные положения относятся прежде всего к открытым неохраняемым площадкам»[2]. Применительно же к угону «с охраняемой площадки, садового участка, гаража, со двора индивидуального дома и т.п.» его мнение противоречиво. Сначала он пишет, что такой «угон будет считаться оконченным с момента полного вывода транспортного средства с соответствующей территории или соответствующего помещения — гаража, цеха, хранилища и т.п.», а чуть позже — «с момента, когда хотя бы передние колеса оказались за указанными пределами». Что же касается движения внутри данных пределов, то «при наличии других необходимых признаков такие действия могут быть оценены как покушение на угон». При намерении покататься внутри тех же пределов совершенные действия «не являются наказуемыми»[3].

Резюмируя содержание статьи, можно прийти к следующим выводам:

1) признак завладения недопустимо использовать в отрыве от заключенного в законе в скобки слова «угон», а завладение в совокупности с угоном означает использование транспортного средства по своему назначению;

2) признак неправомерности в собственном его понимании характеризует эксплуатацию транспортного средства без соответствующего волеизъявления собственника;

3) ч. 1 ст. 166 УК РФ необходимо дополнить указанием на чужое транспортное средство, т.е. транспортное средство, которое не находится в собственности виновного либо ином законном его владении, пользовании

---

[1] *Белик Ю. С.* Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством без цели хищения: проблемы предмета, квалификации и профилактики (предупреждения) : дис. … канд. юрид. наук. Екатеринбург, 2004.

[2] *Щербаков А. А.* Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством как преступление против собственности: (законодательство, юридическая характеристика, квалификация). Н. Новгород, 2006.

[3] Энциклопедия уголовного права. Т. 18. М., 1984. С. 825, 826, 827.

или распоряжении и на которое у него отсутствует предполагаемое право;

4) моментом окончания неправомерного завладения транспортным средством без цели хищения будет выступать момент возникновения возможности использования транспортного средства по своему назначению;

5) по конструкции объективной стороны состав неправомерного завладения транспортным средством без цели хищения представляется усеченным, т.е. преступление считается оконченным в момент покушения на него.

Литература

1. Борисов, А. В. Уголовно-правовая характеристика объективной стороны преступления, предусмотренного ч. 2 ст. 146 (нарушение авторских и смежных прав) УК РФ / А. В. Борисов // в сб.: Современные вопросы науки и образования — XXI век сборник научных трудов по материалам Международной заочной научно-практической конференции : в 7 ч. — М., 2012. — С. 29—30.

2. Борисов, А. В. Уголовно-правовые и криминологические меры противодействия преступлениям, нарушающим авторские, смежные, изобретательские и патентные права : монография / А. В. Борисов. — М., 2008.

3. Кочои, С. М. Ответственность за корыстные преступления против собственности : учебно-практ. пособие / С. М. Кочои. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Антея, 2000.

4. Шиян, В. И. Уголовное право / В. И. Шиян. — М., 2008.

5. Щербаков, А. А. Неправомерное завладение автомобилем или иным транспортным средством как преступление против собственности: (законодательство, юридическая характеристика, квалификация) / А. А. Щербаков. — Н. Новгород, 2006.

6. Хилюта, В. В. Неправомерность как обязательный признак угона / В. В. Халюта // Уголовный процесс. — 2012. — № 2.

УДК 343.9.02

© Новикова О. В.
— кандидат юридических наук, доцент
кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и криминалистика» Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУПС (МИИТ))

© Егорова М. В.
— студент Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУ ПС (МИИТ))

© Фарафонова А. Д.
— студент Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУ ПС (МИИТ))

СПОСОБЫ СОВЕРШЕНИЯ МОШЕННИЧЕСТВА НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В данной статье рассматриваются все самые возможные способы мошенничества, которые совершаются на железнодорожном транспорте, и даются рекомендации, как не стать жертвой мошенников.

Ключевые слова: мошенничество; способы совершения; рекомендация; мера; опасность; преступление.

© Novikova O.
— candidate of legal sciences, docent of the department
«Criminal law, criminal process and criminalistics»
of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

© Egorova M.
— a student of Law Institute
of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

© Farafonova A.
— a student of Law Institute
of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

WAYS OF COMMITTING FRAUD ON RAILWAY TRANSPORT

Abstract. This article discusses all the possible methods of fraud that occur in railway transport, and provides guidance on how to avoid becoming a victim of fraud.

Keywords: fraud; methods of making; recommendation; measure; risk; crime.

Ежедневно пригородными электричками пользуются миллионы людей в нашей стране. В 2016 г. было открыто движение по Московскому центральному кольцу. Тем самым ОАО «РЖД» удалось разгрузить автомобильные дороги, метрополитен. Такой большой процент пассажиропотока не мог остаться незамеченным для аферистов и мошенников — ведь именно здесь бóльшая вероятность найти жертву, а совершив преступление, затеряться в толпе. Пассажиры же наоборот в электричках и поездах менее бдительны, чем в другом транспорте, ведь кажется: что может произойти, поезд закрыт, движется, никто в него не попадет просто так.

За январь 2017 г. в целом на транспорте было зарегистрировано 190 преступлений, предусмотренных ст. 159—159.6 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ). По данным МВД России, из числа преступлений, дела и материалы о которых находились в производстве в отчетном периоде: 40 раскрыто, 13 — нет.

Основными способами мошенничества на железнодорожном транспорте являются следующие.

1. «Ненастоящие полицейские». На такую мошенническую схему чаще всего попадаются одинокие пассажиры незадолго до отправления поезда или электрички. К ожидающему на вокзале подходят двое солидно одетых мужчин, представляются оперативными сотрудниками МВД и требуют в срочном порядке пройти с ними в их штаб (комнатка, зал ожидания, машина) и сверить вашу наличность, якобы, только что на вокзале произошла крупная кража денег. Времени на раздумья у жертвы не остается, мнимые сотрудники полиции оказывают сильное психологическое воздействие, предупреждая, что сроки за данное преступление не маленькие, что если пассажир не пройдет с ними сейчас же, он опоздает на поезд и т.п. Поэтому мыслей о проверки у них удостоверений у человека не возникает. Далее у жертвы забирают деньги и пропускают через специальный аппарат, либо сверяют вручную номера купюр с помощью списка сомнительного вида. После проверки его незамедлительно отпускают. Жертва в расте-

рянном состоянии спешит на свой транспорт. В электричке он решает пересчитать деньги и просто недосчитывается имевшейся у него суммы, либо половина купюр оказываются фальшивыми.

2. «Веселые попутчики». К пассажиру пригородной электрички подсаживаются доброжелательного вида попутчики и, говоря, что ехать еще долго, около часа или двух, предлагают сыграть в различные игры: карты, домино, нарды и т.д. Через пару партий жертва расслабляется, ее угощают спиртными напитками. Еще через некоторое время попутчики предлагают сыграть «на интерес». Сначала ставки маленькие, но затем они возрастают. Жертва обязательно выигрывает несколько раз, и когда ставка становится особо крупной — проигрывает. С разных мест по всему вагону начинают возмущаться якобы случайные пассажиры, что сам виноват. Наконец, один из таких пассажиров угрожает, что вызывает полицию, ведь жертва находится в алкогольном опьянении и ведет себя шумно, тем самым ставит под угрозу жизнь других людей, едущих в этом вагоне. Приходит полиция, жертву высаживают на ближайшей станции или возбуждают дело о хулиганстве, а добрая компания попутчиков с весомым выигрышем удаляется на следующих остановках.

3. «Посылка». Снова незадолго до посадки на поезд или электричку к пассажиру подходит семья, ее состав может быть различен: пожилые люди со внуком или семья с грудничками. Они просят вас буквально до следующей станции передать посылку. Во время движения к жертве подходят двое мужчин спортивной комплекции, представляются сотрудниками МВД, и начинают угрожать, что они за вами всю дорогу следили и знают что вы везете посторонний груз. Затем посылка вскрывается и там оказывается сверток с сушеными растительными веществами. Далее один из мнимых сотрудников заламывает пассажиру руки, а второй начинает допрос и угрожает, что прямо сейчас составит протокол для возбуждения уголовного дела, и срок наказания для жертвы будет составлять порядка 20 лет. Жертва, находясь в нервозном состоянии, опять же не проверяет их удостоверения, ведь на нее оказывают постоянное психологическое воздействие путем заламывания рук и криков. Но когда пассажир впадает в истерику — вопрос моментально решается. Жертве предлагают забыть о случившемся и откупиться, отдав груз и все имеющиеся ценные вещи.

4. Обман путем размена денег. Перед отправлением или посадкой к пассажиру подходит беременная девушка либо молодая женщина с ребенком на руках и просит разменять крупную сумму денег (например, на лекарства). Многие не могут отказать в такой просьбе. Женщина, получив необходимую сумму, дает пассажиру свои деньги в сложенном либо свернутом виде. В лучшем случае после пересчета денег пассажир понимает, что получил гораздо меньшую сумму, в худшем — крупная купюра оказывается поддельной. Однако поймать мошенницу становится практически невозможно, так как пассажир уже находится в движущемся поезде.

Нередко людей обманывают и при обмене валюты. Так, к примеру, еще

до пересечения границы с Украиной по вагонам проходят молодые люди, предлагая обмен рублей, гривен, долларов. Заинтересовавшимся пассажирам мошенники называют, мягко говоря, неточный курс. Ловко используя калькулятор, они объясняют сколько гривен можно получить за сотню рублей или долларов. Согласившихся пассажиров уговаривают обменять более крупную сумму. Уже по прибытии гражданин понимает, что выгоднее было бы воспользоваться официальными пунктами обмена валют.

5. «Привлекательная спутница». В следующей схеме в группе риска — состоятельные мужчины. К пассажиру подсаживается молодая, красивая девушка и начинается непринужденная беседа. Спустя некоторое время девушка предлагает свои интим-услуги. Если мужчина не соглашается, девушка может начать шантажировать — сейчас закричу, позову на помощь, расскажу, что вы пытались меня изнасиловать и порву на себе одежду. Первое, что приходит на ум попавшему в такую ситуацию мужчине, это заплатить девушке некоторую сумму. Получив деньги, мошенница замолкает и ретируется. Нередко таких дам можно встретить и в вагоне-ресторане. Ничего не подозревающие мужчины сами начинают флиртовать, угощать девушку, приглашает к себе в вагон, закрывает дверь купе, и девушка действует уже по знакомой схеме.

6. Особого внимания заслуживает, так называемая «мафия нищих»[1], зачастую орудующая в пригородных поездах и метрополитене. Рассмотрим наиболее распространенные виды таких мошенников.

• «Инвалиды боевых действий». Условно могут быть поделены на две категории. Одни представляются ранеными или контуженными солдатами, получившими увечья, сражаясь за Родину. Как правило, это «афганцы» и «чеченцы». Некоторые врачи считают, что демонстрируемые «солдатами» повреждения похожи на травмы, которые имеются у людей, заснувших в состоянии алкогольного опьянения зимой на улице. Вторые надевают военную форму (можно легко приобрести в военторге), ходят из вагона в вагон и исполняют душевные военные песни, рассчитывая на жалость и чувство патриотизма пассажиров.

• Беременные и женщины с маленькими детьми. Некоторые из них используют накладные животы и могут годами находиться в состоянии беременности. Хуже, если мошенницы используют живых детей в своих преступных целях. Не секрет, что груднички зачастую очень капризны, а дети чуть старше гиперактивны. Заставить малышей перестать плакать или просто усидеть на месте несколько часов возможно лишь напоив их снотворным либо спиртным.

• Человек-фламинго, «Мумия» — известный попрошайка, обитающий в Московском метрополитене (по некоторым данным видели и в Санкт-Петербурге). Скорее всего, под этим образом скрываются разные люди.

[1] *Волохова О. В.* Особенности расследования мошенничества, совершенного в отношении граждан : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2003.

Некоторые одеты в розовую одежду и замотаны бинтами, другие в серых одеждах. Человек, как правило, без одной ноги, ходит по вагонам на костылях с обрезанной бутылкой для денег. Издает странные, нечленораздельные звуки, похожие на вой, чем может напугать слабонервных людей. Часто «мумия» выбирает себе жертву, встает напротив и нависает над ней, пока человек не даст денег, чтобы попрошайка поскорее отошел. Жертвами обычно становятся едущие в одиночестве девушки, за которых некому заступиться.

• «Родственники больных детей» — люди, которые ходят по метро и электричкам с некачественными ксерокопиями и фотографиями детей, которые срочно нуждаются в платных операциях и дорогостоящих лекарствах. Среди них порядка 10% говорят правду, хотя, как правило, тоже неполную[1]. Остальные — мошенники, использующие фальшивые или просто чужие документы, которые зачастую не стыкуются между собой. В некоторых случаях невозможно проверить их подлинность, невозможно установить связь между ребенком и самим попрошайкой. Самое лучшее, что можно сделать для такого рода людей, — отправить их в профильный фонд.

Меры предосторожности и рекомендации, которые следует соблюдать во избежание вышеуказанных ситуаций:

1. Проверять удостоверения у сотрудников полиции или у лиц, представляющихся таковыми.

2. При досмотре и обыске должны присутствовать понятые. Никто не имеет права изымать у вас какие либо вещи, документы, наличность без составления протокола и участия понятых.

3. Не контактировать с другими пассажирами: не соглашаться передавать различные посылки, не играть в азартные игры. Если согласились, то не пытайтесь отыграться.

4. Не распивать спиртные напитки. Это способствует потере вашей бдительности и является административным правонарушением, так как поезд и электричка — это общественное место. Согласно полицейским сводкам 2/3 поездных ограблений и краж случаются с пассажирами в нетрезвом виде.

5. Не выяснять отношения с лицами в тамбуре. Лучше это делать в самом вагоне, где вам могут оказать помощь пассажиры и проводник.

6. Все ценные вещи прятать, украшения снимать. И не проверять их наличие постоянно. Периодически перетрясая сумку, проверяя на месте ли вещи, вы только привлекаете внимание мошенников. Не храните все деньги в одном месте. Дополнительные карманы в белье либо кошелек на поясе, спрятанный под верхней одеждой помогут скрыть деньги от посторон-

[1] Уголовное право России. Особенная часть : учебник / под ред. Ф. Р. Сундурова, М. В. Талан. М. : Статут, 2012.

них глаз. Ценные вещи не оставляйте на ночь на столиках. Если нужно какое то время провести на вокзале, сдайте вещи в камеру хранения.

7. В ночных электричках садиться в первый вагон и как можно ближе к тревожной кнопке.

8. Если вас обвиняют в краже, которую вы не совершали, требуйте разбирательства в полиции.

9. Не доверяйте незнакомым людям. Не просите их последить за вашими вещами и не принимайте угощения. Стоить помнить, мошенники могут добавить снотворное не только в спиртные напитки, но и в чай, сок и даже поваренную соль. Старайтесь не рассказывать ничего лишнего попутчикам, в том числе куда и с какой целью вы едете.

10. Подозрительно выгодные сделки (например, при обмене денег) — скорее всего, обман[1].

11. Не передавайте билеты и деньги до отправления поезда, если сомневаетесь, что беседуете с проводником, который стоял на входе.

12. Не флиртуйте с незнакомыми девушками, в случае неблагоприятного течения ситуации немедленно выходите в коридор вагона и громко зовите проводника. При этом не стесняйтесь громко повторить то, какими словами вас шантажирует девушка. Чтобы не привлекать лишнее внимание мошенники поспешат покинуть вагон. Как правило, девушка спешно ретируется вместе с «силовым сопровождением», о котором вы не подозревали и которое вы обязательно увидите в коридоре.

13. Не давайте денег попрошайкам, таким образом вы поддерживаете существование такого рода мошенников. Если действительно хотите помочь, попробуйте заговорить с человеком. Попросите рассказать историю поподробнее, посоветуйте специализированные фонды и учреждения. По возможности, предложите любую нематериальную помощь. Мошенники постараются избежать разговора, будут путаться в словах, попадаться на мелочах и, скорее всего, уйдут подальше от вас.

14. Если вы все-таки попались на уловку мошенников, сообщите об этом проводнику[2]. Он обязан сообщить начальнику поезда, который в свою очередь свяжется с полицией. Сотрудники из сопровождения незамедлительно начнут работу. Если с момента происшествия не было остановок, то возможно, что мошенник все еще в поезде. Ваше неравнодушие и бдительность помогут вернуть имущество и предотвратить дальнейшие действия преступников.

Литература

1. Волохова, О. В. Особенности расследования мошенничества, совершенного в отношении граждан : дис. ... канд. юрид. наук / О. В. Волохова. — М., 2003.

---

[1] *Ледяев А. П.* Способы мошенничества, совершаемого организованными группами // Безопасность бизнеса. 2009. № 4.

[2] URL: http://www.aif.ru

1. Ледяев, А. П. Способы мошенничества, совершаемого организованными группами / А. П. Ледяев // Безопасность бизнеса. — 2009. — № 4.
2. URL: https://мвд.рф.
3. URL: http://www.aif.ru.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТА

УДК 656(091)

© Петров Ю. И.
— кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУПС (МИИТ))
petrov52@ro.ru

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ СФЕРОЙ ТРАНСПОРТА В РОССИИ В XVIII СТОЛЕТИИ

Аннотация. В статье на основе анализа законов Российской империи рассматриваются органы управления сферой транспорта в период правления Петра Великого, Анны Иоанновны, Елизаветы Петровны и Екатерины II.

Ключевые слова: история; органы управления; коммерц-коллегия; канцелярия перспективной дороги; канцелярия от строения государственных дорог; комиссия о дорогах в государстве; казенная палата.

© Petrov Y.
— candidate of historical sciences, associate professor,
professor of «The customs law and customs affairs»
of Law Institute of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

THE CONTROLS OF THE TRANSPORT SECTOR IN RUSSIA IN THE XVIII CENTURY

Abstract. In article on the basis of the analysis of laws of the Russian Empire are considered governing bodies of transport during the reign of Peter the Great, Anna Ioannovna, Elizaveta Petrovna and Catherine II.

Keywords: history; government; the Collegium; the office of the future road; the office of public roads construction; the Commission on the roads in the state; the Treasury chamber.

Организация дорожного дела, а также дорожный правовой статус по-

степенно сложились в России к середине XVII в. Вместе с тем систематическая деятельность правительства в области дорожного дела началась при Петре Великом и была вызвана заботой о развитии торговли и промышленности. В 1717 г. Петр I учредил ряд коллегий, среди которых была и Коммерц-коллегия. В данном ей Регламенте не было прямых указаний на осуществление деятельности в области дорог и дорожного строительства, однако поскольку торговое дело самым непосредственным образом было связано с дорогами, то и обеспечение перемещения по ним вменялось Коммерц-коллегии.

В ст. 2 Регламента было определено, что «Коммерц-коллегии дело и смотрение в двух важных вещах и главных определениях состоит, сиречь в морском хождении и купечестве: того ради надлежит для первого по одной управлением и попечением быть всему тому, что до строения купеческих кораблей и учреждения оного строения, такожде и до корабельщиков, штурманов и боцманов и матросов и до их состояния надлежит»[1]. Коммерц-коллегии Петр поручил создание необходимых условий для торговой деятельности купечества, и так как основные пути сообщения были морскими и речными, то и укрепления торгового флота с хорошо обученными командами. Коллегии вменялось контролировать производство работ по развитию водных сообщений и по строительству сухопутных дорог.

При Петре, как первый опыт дорожного строительства, началось сооружение сухопутной дороги от Москвы до Волхова[2]. В сенатском указе от 1 июня 1722 г. «О постройке новой дороги от Волхова до Москвы и о сборе для сего денег с купечества и крестьянских дворов, против канального расположения» был определен порядок строительства, время его осуществления и силы, которые для него привлекались. В дорожные работы были вовлечены люди, «которые живут от дороги даже до 50 верст в стороны», работы выполнялись в «сухое время, чтобы только коренья выкопали», мостить же и рвы копать должны были «в осень когда от полевой работы отделаются»[3].

Однако смерть императора в январе 1725 г. замедлила развитие путей сообщения в России, но совсем не прекратило. В правление Анны Иоанновны в марте 1731 г. вышел сенатский указ «О починке по Санктпетербургской и Псковской дорогам мостов из казны, об отпуске на сие потребной суммы и об употреблении на починку перспективной дороги от Волхова до Санктпетербурга несколько рот из гарнизонных полков»[4]. Указ свидетельствовал о заботе, которую правительство проявляло о дорогах страны, выделяя средства на ремонт и сооружение новых, а при необходимости и рабочую силу из воинских гарнизонов. В указе речь шла о Санкт-Петербургской и Псковской дорогах, Правительствующий сенат опреде-

[1] Законодательство Петра I. 1696—1725 годы. М., 2014. С. 254.
[2] См. ПСЗ. Т. 6. 1722. № 4025.
[3] ПСЗ. Т. 6. 1722. № 4025.
[4] См. ПСЗ. Т. 8. 1731. № 5711.

лил в нем места, в которых должны были быть построены мосты и переправы, а также материал, используемый для этих целей. Поскольку основным материалом был лес, то заготовку его предлагалось произвести зимой, чтобы весной начать активные, безостановочные работы. Губернаторам и воеводам соответствующих территорий надлежало оказывать всяческое содействие, способствуя выполнению работ в срок[1].

Ограниченность средств казны требовала рационального их использования, поэтому от Новгорода до перспективной дороги (Санкт-Петербург-Москва) для «почтовой гоньбы» ремонт мостов и переправ предусматривалось производить только в самых необходимых местах. Дорогу от Волхова до Санкт-Петербурга можно было ремонтировать также в местах, строго определенных графом Минихом[2], выделив для работ несколько рот из гарнизонных войск. На дорожные работы и заработную плату строителям было отпущено 10 тыс. руб. из Полицеймейстерской канцелярии[3] Санкт-Петербурга, а также часть поступающих акцизных сборов. В случае недостатка средств предлагалось обращаться в Сенат[4]. Что же до леса, необходимого для строительства мостов, то по расчетам московских дорожных осмотрщиков его требовалось тысячи стволов, которые могли быть взяты на дачах помещиков, а также в дворцовых и синодальных вотчинах. Лес рекомендовалось использовать на мостах и переправах в самых необходимых местах «дабы напрасной траты леса не было»[5]. Учитывая это обстоятельство, из казны к вышеназванной сумме выделялось еще 4 тыс. руб.[6]

В 1731 г. для заведования строительством дороги из Санкт-Петербурга в Москву была создана Канцелярия перспективной дороги, тогда же были разработаны Правила строительства дорог, мощение фашинами[7] в болотистых местах. Канцелярия стала первым специализированным органом, непосредственно занимавшимся путями сообщения, она подчинялась Сенату, а ее содержание осуществлялось за счет средств, получаемых с пользователей дорог[8].

В 1755 г. Канцелярия перспективной дороги была переименована в Канцелярию от строения государственных дорог. К этому времени она уже

---

[1] ПСЗ. Т. 8. 1731. № 5711.

[2] Миних Христофор Антонович, граф, генерал-фельдмаршал. В 1721 г. был приглашен в Россию для ведения инженерных дел, задуманных Петром I. Наиболее активный период его деятельности совпал с правлением Анны Иоанновны.

[3] Полицеймейстерская канцелярия — местное полицейское учреждение.

[4] ПСЗ. Т. 8. 1731. № 5711.

[5] ПСЗ. Т. 8. 1731. № 5711.

[6] ПСЗ. Т. 8. 1731. № 5711.

[7] Фашина — связка прутьев, пучок хвороста, перевязанный скрученными прутьями, веревками или проволокой. Фашины применялись в дорожном строительстве для устройства дорог на болотах и в других местах.

[8] *Макарова С. Л.* Канцелярия перспективной дороги // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.). Кн. 2. М. : Наука, 1999. С. 223.

ведала всеми крупными дорогами в России. Указ определил место пребывания органов управления Канцелярии «на реке Тосне[1], а Конторе ея в Москве»[2].

Канцелярия стала органом, заведующий строительством и содержанием государственных дорог. Возглавлял Канцелярию главный судья, при котором состояли два коллежских асессора, контролер для сведения счетов, секретарь, регистратор и три канцеляриста. В составе московской конторы были коллежский асессор, канцелярист и копиист. Непосредственными исполнителями распоряжений Канцелярии были воеводы[3].

Уже в начале своего правления Екатерина II обратила внимание на дорожное дело и в дальнейшем уделяла ему много внимания. Указом «О приведении Государственных дорог в наилучшее состояние»[4] от 18 февраля 1764 г. руководителем Канцелярии строения государственных дорог был назначен генерал-поручик Николай Муравьев с предоставлением ему широких полномочий. Перед ним была поставлена задача «приводить все Государственные дороги в наилучшее состояние», при этом он мог требовать «в случае нужды от Сената к тому вспоможения; а ежели чего собою Сенат учинить не может» то обращаться непосредственно и к императрице[5]. Вскоре Канцелярия приобрела статус центрального учреждения и теперь местная власть губерний и провинций должна была присылать каждые полгода ведомости о состоянии дорог не в Сенат, а в Канцелярию[6]. В распоряжении Канцелярии находился строительный батальон, который комплектовался «рекрутами и всякими вступающими в службу разночинцами, способными к отправлению оной службы»[7]. В течение длительного времени он решал многие проблемы по строительству дорог, искусственных сооружений и их эксплуатации.

В 1782 г. батальон был расформирован, Екатерина II в указе от 26 января мотивировала это тем, что «содержание дорог в исправности есть дело общественное, в котором Нижние Земские Суды наблюдением обязаны, а где по указам Нашим предписано их строить казенным иждивением, там все сии работы производимы суть подрядом»[8].

В результате губернской реформы в 1775 г. в России были учреждены местные органы власти. В финансовой сфере ими стали казенные палаты в губерниях и казначейства — в уездах. Основным назначением казенных палат стало обслуживание фискальных интересов государства, которые

---

[1] Река Тосна протекает по территории Кировского, Тосненского и Лужского районов Ленинградской области.

[2] ПСЗ. Т. 14. 1755. № 10377.

[3] *Макарова С. Л.* Указ. соч. С. 221.

[4] См. ПСЗ. Т. 16. 1764. № 12053.

[5] ПСЗ. Т. 16. 1764. № 12053.

[6] См. ПСЗ. Т. 16. 1764. № 12232.

[7] ПСЗ. Т. 18. 1767. № 12918.

[8] ПСЗ. Т. 21. 1782. № 15333.

всегда были наиважнейшими среди задач местной администрации. Естественно, что казенная палата в губернии заняла одно из ведущих мест в создаваемой системе местного управления. Значение казенной палаты подчеркивалось еще и тем, что во главе ее ставился вице-губернатор, т.е. второе по положению в губернии лицо[1]. И хотя казенные палаты были финансовыми органами, круг дел, которыми они занимались, был весьма широк, включая и дорожное строительство.

В связи с реформой местного управления именным указом от 24 октября 1780 г. «Об упразднении Присутственных мест, по учреждению о Губерниях сделавшихся не нужными» Канцелярия строения государственных дорог была упразднена[2]. Готовые дороги перешли в ведомства исправников и нижних земских судов, для незавершенных дорог учреждались особые экспедиции при губернских казенных палатах. Экспедиции на основе разработанных проектов и планов должна была обеспечить завершение строительства ранее начатых дорог и передать их в ведомства исправников и нижних земских судов. Строительный батальон, приданный в свое время Канцелярии, также перешел в особую экспедицию[3].

В 1786 г., создавая новый дорожный орган, Комиссию о дорогах в государстве, указ от 14 марта широко не распространялся о необходимости хорошего содержания дорог, но отметил, что они нужны «для обеспечения сообщения между различными местами Государства, для доставления в жизни человеческой нужного, для пособия торговли, следовательно и для блага общего». Кроме того отмечались перемены, которые к этому времени произошли в России. «Обширность империи Нашей и разные другие обстоятельства не дозволяли прежде приступить к учреждению части сея: но когда ныне божиим благословением управление Земское Губерний Всероссийской Империи достигло желаемого благоучреждения, когда и на самых диких и непроходимых местах не только населения, но целые города в торговле и в ремеслах возрастающие появились, и когда пределы Государственные распространены новых областей и земель приобретением, видим мы необходимость и сию часть внутреннего устройства распорядить сообразно с другими на пользу и выгоду общия»[4].

В состав Комиссии вошли действительный тайный советник и главный директор банков для вымена ассигнаций граф Шувалов, главный директор почт граф Безбородко, генерал-майор Соймонов, коллежский советник Зиновьев и один из генерал-майоров генерального штаба[5].

Перед Комиссией о дорогах в государстве была поставлена задача со-

---

[1] См. подробнее: *Петров Ю. И.* Проблемы реформирования местных органов финансового управления в России во второй половине XVIII столетия // История государства и права. 2015. № 2. С. 3—7.

[2] См. ПСЗ. Т. 20. 1780. № 15074.

[3] ПСЗ. Т. 20. 1780. № 15074.

[4] ПСЗ. Т. 22. 1786. № 16346.

[5] ПСЗ. Т. 22. 1786. № 16346.

ставить генеральный план строительства дорог в России, получив из губерний дорожные карты, с обоснованием целесообразности действующих и проектируемых дорог, сведения о материальных ресурсах имеющихся на местах, и о потребности в строительстве мостов и отводных труб, с примерными затратами на их сооружение[1].

Организация строительства дорог возлагалась на казенные палаты губерний, в которых оно осуществлялось. При них на период строительства, создавались особые экспедиции в составе советника, инженера офицера, 1—2 дорожных офицеров для наблюдения за строительством, канцелярских служителей[2]. Комиссия контролировала в целом ход строительства дорог во всех губерниях, получая от экспедиций отчеты о выполненных работах и израсходованных средствах. Губернские казенные палаты и казначейства на местах осуществляли более детальный контроль за строительством, включая ревизии счетов, казенные взыскания и пр.[3].

Первым практическим опытом для Комиссии о дорогах в государстве должно было стать строительство дороги между Санкт-Петербургом и Москвой. Представленные уже на тот момент в Сенат планы и сметы по этой дороге и были ей переданы.

Литература

1. Белянина, Л. И. Комиссия о дорогах в государстве // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.) / Л. И. Белянина, С. Л. Макарова. — Кн. 2. — М. : Наука, 1999

2. Законодательство Петра I. 1696—1725 годы. — М., 2014.

3. Макарова, С. Л. Канцелярия перспективной дороги // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.) / С. Л. Макарова. — Кн. 2. — М. : Наука, 1999.

4. Макарова, С. Л. Канцелярия от строения государственных дорог // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.) / С. Л. Макарова. — Кн. 2. — М. : Наука, 1999.

5. Петров, Ю. И. Проблемы реформирования местных органов финансового управления в России во второй половине XVIII столетия / Ю. И. Петров // История государства и права. — 2015. — № 2. — С. 3—7.

6. Полное собрание законов Российской империи. Т. 6 (1720—1722) Царствование государя царя и Великого князя Петра Алексеевича.

7. Полное собрание законов Российской империи. Т. 8 (1728—1732) Царствование государыни императрицы Анны Иоанновны.

8. Полное собрание законов Российской империи. Т. 14 (1754—1757) Царствование государыни императрицы Елизаветы Петровны.

9. Полное собрание законов Российской империи. Т. 16 (28 июня 1762—1765) Царствование государыни императрицы Екатерины II.

10. Полное собрание законов Российской империи. Т. 18 (1767—1769)

[1] ПСЗ. Т. 22. 1786. № 16346.

[2] *Белянина Л. И. Макарова С. Л.* Комиссия о дорогах в государстве // Государственность России (конец XV в. — февраль 1917 г.). Кн. 2. М. : Наука, 1999. С. 298.

[3] ПСЗ. Т. 22. 1786. № 16346.

Царствование государыни императрицы Екатерины II.
11. Полное собрание законов Российской империи. Т. 20 (1775—1780) Царствование государыни императрицы. Екатерины II.
12. Полное собрание законов Российской империи. Т. 21 (1781—1783) Царствование государыни императрицы Екатерины II.
13. Полное собрание законов Российской империи. Т. 22 (1784—1788) Царствование государыни императрицы Екатерины II.

УДК339.9:656+658.7/.8

© Климова А. О.
— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУПС (МИИТ)
annaolegovna666@gmail.ru

ИСТОРИЧЕСКИЙ АСПЕКТ СОТРУДНИЧЕСТВА РОССИИ И КИТАЯ В СФЕРЕ ТРАНСПОРТА

Аннотация. В статье автор прослеживает развитие отношений между Россией и Китаем в сфере транспорта. Описывается история зарождения национального проекта — строительство высокоскоростной магистрали «Москва—Казань».

Ключевые слова: партнерские отношения; проект; высокоскоростной железнодорожный транспорт.

© Klimova A.
— postgraduate of Law Institute
of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

THE HISTORICAL ASPECT OF COOPERATION BETWEEN RUSSIA AND CHINA IN THE SPHERE OF TRANSPORT

Abstract. In the article the author traces the development of relations between Russia and China in the field of transport activities. Given the history of our national project — the construction of HSR «Moscow-Kazan».

Keywords: partner relations; project; high-speed rail.

Во второй половине XIX в. Россия стала крупнейшей железнодорожной державой. Развитие железных дорог подразумевало колоссальное финансирование. Поддержку необходимого финансового уровня обеспечивало как государство, так и зарубежные партнеры.

Несомненно, что глобальным проектом в XXI в., который носит транснациональный характер, является строительство высокоскоростной магистрали (ВСМ) «Москва—Казань». Осуществление проекта обусловливает тесное сотрудничество Китая и России.

Однако прежде, чем перейти к решающим действиям в его осуществлении, государства-партнеры пережили непростые в истории времена.

Расцвет партнерских отношений приходится на 1949—1956 гг. В феврале 1950 г. заключен Советско-китайский Договор о дружбе, союзе и взаимной помощи. «После победы в войне Советский Союз протянул нам руку помощи и дружбы для восстановления китайской экономики», — отмечает член Политбюро ЦК КПК Цао Ганчуань.

Тем не менее сотрудничество продлилось недолго, и с приходом к власти Н. С. Хрущева отношения ухудшаются. Прекращает свое действие торговый договор, заключенный 16 июня 1939 г. между СССР и Китаем[1].

Руководители Китайской Народной Республики полагали ошибочной советскую идеологическую концепцию «мирного сосуществования», которая предполагала отказ от войны и решение проблем мирными средствами[2]. В 1959 г. из Пекина был отозван советский посол П. Ф. Юдин, а в 1960 г. были отозваны все советские специалисты из Китая.

Выравнивание советско-китайских отношений пришлось на 1969 г. Премьер Госсовета КНР Чжоу Эньлай провел встречу с председателем Совета Министров СССР Косыгиным с целью урегулирования отношений после вооруженных столкновений на восточных и западных участках китайско-советской границы между двумя странами. По итогам встречи было принято решение вновь назначить послов и восстановить торговые связи.

С распадом СССР вектор взаимоотношений стремительно меняется, и уже в 1996 г. страны перешли к активному стратегическому взаимодействию.

В России, несмотря на внешнеполитические конфликты, происходили процессы модернизации и развития отраслей экономики. Так, в связи с увеличением сети железных дорог активно росла и скорость движения поездов, и в начале прошлого века на линии Санкт-Петербург — Москва курьерские экспрессы достигали скорости 110 км в час.

В 1960-е гг. между столицами ходил самый быстрый советский поезд «Аврора», развивавший скорость до 160 км/ч и преодолевавший 650 км за 4 часа 59 минут.

Россия, имея стратегические планы по развитию сети высокоскоростных железных дорог, выстраивает связи с Китаем, поскольку положительный опыт эксплуатации первой в мире ВСМ в Японии доказал полную обоснованность такого проекта.

В 1970 г. по заданию министерства путей сообщения был проведен комплекс работ по изучению качественного улучшения работы железно-

---

[1] *Шматов В. Г.* Синьцзян в системе мероприятий Советского Союза по оказанию экономической и военно-технической помощи Китаю в период японской агрессии 1931—1943 гг. : дис. … канд. ист. наук. Барнаул, 2016. С. 95—96.

[2] См. : Журнал Вестник Майкопского государственного технологического университета 2010. № 4 // URL: http://cyberleninka.ru/article/n/detelnost-yu-v-andropova-v-apparate-tsk-kpss-vneshnepoliticheskie-aspekty-1957-1967-gg (дата обращения: 10 апреля 2017 г.).

дорожной отрасли. Ученые пришли к выводу, что требуемый эффект может дать строительство отдельных высокоскоростных пассажирских линий со скоростью движения поездов 250 км/ч, в первую очередь на полигоне Центр—Юг, или Москва—Кавказ, Крым. В 1975 г. Научно-технический совет министерства путей сообщения признал целесообразным разработать технико-экономическое обоснование данного проекта. Однако внутренняя экономическая обстановка страны не позволила заняться строительством новой магистрали, и к этим планам вернулись уже в ходе горбачевской перестройки. В 1988 г. по инициативе МПС СССР постановлением Совета Министров СССР № 1474 была утверждена Государственная научно-техническая программа «Высокоскоростной экологически чистый транспорт».

В рамках ее исполнения ВНИИЖТ под руководством первого заместителя директора Евгения Сотникова подготовил научный проект, в котором были обоснованы все основные вопросы создания ВСМ. При этом в полигон Центр—Юг было включено и направление Ленинград—Москва.

В 1988—1990 гг. высокоскоростное движение широко обсуждалось. Этот период отмечается всплеском научного интереса к данной сфере. Устраивались научно-практические конференции, по результатам которых публиковались статьи.

Так по заданию Октябрьской железной дороги «Ленгипротранс», возглавляемой Львом Данильчиком, начал работу по подготовке ТЭО проекта ВСМ Ленинград—Москва под скорость 300—350 км/ч.

13 сентября 1991 г. Президент РФ Борис Ельцин подписал Указ № 120 «О создании высокоскоростной пассажирской железнодорожной магистрали Санкт-Петербург — Москва». Для его реализации было образовано РАО «Высокоскоростные магистрали».

В 1990-е гг. проект ВСМ активно развивался по целому ряду направлений. Был разработан инвестиционный механизм строительства — привлечение частного капитала под государственные гарантии,

Параллельно под руководством академика Игоря Спасского шло проектирование и строительство, а также производилась обкатка отечественного высокоскоростного поезда «Сокол».

Однако дефолт 1998 г. нарушил финансирование проекта, и темпы его реализации резко замедлились, а целый ряд работ был свернут. Тем не менее в 2004 г. назначенный министром транспорта РФ Игорь Левитин выступил за возобновление строительства высокоскоростной магистрали. Эти планы поддержал и новый президент ОАО «Российские железные дороги« Владимир Якунин. Генеральным директором РАО «ВСМ» был назначен Владимир Воронин.

Между тем структурная перестройка отрасли потребовала совершенствования управления проектом.

В 2006 г. совет директоров ОАО «РЖД« одобрил создание дочернего общества «Скоростные магистрали», которое стало головным предприя-

тием по строительству ВСМ.

В апреле 2009 г. состоялся Технико-экономический совет ОАО «РЖД«, принявший ряд конструктивных решений по дальнейшей работе, также проект был внесен и в стратегические государственные программы — в Транспортную стратегию Российской Федерации и в Стратегию развития железнодорожного транспорта до 2030 года.

16 марта 2010 г. президент РФ Дмитрий Медведев подписал Указ № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации», в котором Правительству предписывалось до конца 2010 г. утвердить комплекс первоочередных задач, включая нормативные, технические, финансовые, кадровые, организационные.

Единственным исполнителем по осуществлению функций заказчика при проектировании ВСМ было назначено ОАО «РЖД».

Глава компании Владимир Якунин в связи с этим заявил, что с принятием этого документа начинается «принципиально новая эра в истории железных дорог, и высокоскоростное движение в России перейдет на качественно иной уровень».

Владимир Якунин, будучи Президентом ОАО «РЖД», в интервью указал, что «…Еще один глобальный проект — строительство выделенных высокоскоростных магистралей, приспособленных для движения пассажирских поездов на скоростях до 400 км/ч. Специалисты провели экономические расчеты и определили перспективные направления для таких линий. Это Москва — Санкт-Петербург, Москва — Нижний Новгород — Казань — Екатеринбург с подключением Перми, Уфы и Челябинска, а также Москва — Ростов-на-Дону — Адлер с подключением городов, входящих в этот регион. Первым проектом станет линия Москва—Казань. Реализация этих проектов позволит воспользоваться услугой высокоскоростного движения 90 млн граждан, проживающим в зоне тяготения этих железных дорог, а это 63% от общей численности населения нашей страны»[1].

Несмотря на то что в 2015 г. товарооборот между Россией и Китаем сократился, государства направили вектор развития партнерских отношений в такие сферы, как энергетика, строительство высокоскоростных железных дорог, авиация, космос.

Важное событие в транснациональном сотрудничестве по строительству высокоскоростных железнодорожных магистралей произошло 18 июня 2015 г., когда Китай и Россия подписали договор по инженерным изысканиям и проектированию ВСМ «Москва—Казань»[2].

Проект имеет широкое обсуждение среди деятелей научного сообще-

[1] URL: http://www.ruchina.org/china-russia-article/china/313.html (дата обращения: 10 апреля 2017 г.).

[2] См. : Китайско-российские отношения: 10 важнейших событий ушедшего года от 23.12.2015 // URL http://ru.china-embassy.org/rus/jylx/t1328523.htm (дата обращения 10 апреля 2017 г.).

ства и ведущих транспортных структур. Так 18 марта 2017 г. Президент ОАО «РЖД» Олег Белозеров обсудил российско-китайские железнодорожные проекты с зампредом Госкомитета КНР по развитию и реформе Ху Цзуцаем. Олег Белозеров отметил, что сотрудничество двух стран является всеобъемлющим партнерством, а одним из крупнейших совместных проектов — создание высокоскоростной магистрали «Москва—Казань». Президент ОАО «РЖД» указал, что сотрудничество сторон динамично развивается по целому ряду направлений, включая транзитные контейнерные перевозки, терминальную инфраструктуру и комплексную логистику, в том числе грузов электронной торговли[1].

Представители государств обсудили проектирование и подготовку к строительству первой в России высокоскоростной магистрали, а также финансовую сторону, расположение производства подвижного состава.

Как указывает глава ОАО «РЖД» Олег Белозеров, будущее — за скоростным железнодорожным транспортом. «Этот проект не только станет важнейшим связующим элементом в системе транспортных коммуникаций Евразии, но и обеспечит практическую реализацию идеи сопряжения Евразийского экономического союза с инициативой создания Экономического пояса Шелкового пути», — подчеркнул президент ОАО «РЖД»[2].

Первый проект по строительству ВСМ стоимостью в 1,068 трлн руб. планируется реализовать на участке Москва—Казань. Дорога будет занимать до 3,5 часа, вместо 11,5 часа. Поскольку проект является дорогостоящим, то привлечение инвестиций является необходимым условием в его реализации.

Таким образом, Китай — один из первых заявил о желании инвестировать более 400 млрд руб. в ВСМ «Москва—Казань», о чем подписан соответствующий меморандум между ОАО «РЖД», Минтрансом России и Госкомитетом КНР по развитию и реформам.

[1] URL: http://www.gudok.ru/news/?ID=1367706.

[2] Там же

УДК 341.9:656.2

© Фишбей И. Д.
— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУПС (МИИТ)
iosif_fishbei@mail.ru

ПРАВОВЫЕ МЕХАНИЗМЫ, ИСТОРИЧЕСКИЕ УРОКИ ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ТРАНЗИТНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Аннотация. В статье продолжается исследование проекта в области международного транспортного транзита, международных перевозок и рассматриваются проблемы отсутствия норм, регулирующих его реализацию.

Ключевые слова: транспорт; транзит; международные перевозки; усовершенствование законодательства.

© Fisba I.
— postgraduate of Law Institute
of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

LEGAL MECHANISMS, HISTORICAL LESSONS IN INTERNATIONAL TRANSIT TRAFFIC

Abstract. The article presents the results of a research project in the field of international transport and transit, international transport and the lack of rules governing the implementation of this project .

Keywords: transport, transit, international transport, improvement of the law.

Важный факт правовой проблемы при обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта является то, что нет федерального нормативно правового акта, обобщающего основные нормы и правила поведения при международных перевозках железнодорожным транспортом. Данная деятельность регулируется различными нормативными правовыми актами и международными договорами, которые фактически, по своей сути, напоминают нормы права, но таковыми не являются. Есть законы, регулирующие деятельность по международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом, по транзитным морским

перевозкам. А по международным перевозкам железнодорожного транспорта федерального закона нет. Данный вид деятельности регулируется различными нормативными правовыми актами, в том числе и международными, или международными договорами. В частности, многое, в том числе в области безопасности и эксплуатации железнодорожного транспорта, регулируется так называемым договором международной перевозки грузов[1].

КОТИФ вступила в силу с 1 января 1985 г., в настоящий момент действует в редакции так называемого Вильнюсского протокола от 3 июня 1999 г. (вступил в силу 1 июля 2006 г.). Для России и основной текст Конвенции, и Протокол действуют с 1 февраля 2010 г. Общее число стран-участниц (включая Россию) — 41: практически вся Европа, три африканские (Алжир, Марокко, Тунис) и пять азиатских (Иран, Ирак, Ливан, Сирия, и Турция) стран. Существует специальный орган, который занимается администрированием исполнения Конвенции, — Межправительственная организация для международных перевозок по железным дорогам (*Organization aux transports internationaux ferroviaires — OTIF*), созданная 1 мая 1985 г. вместо Международного комитета железнодорожного права, функционировавшего с 1890 г. Сама Конвенция по объему не большая, а с точки зрения своего содержания должна быть охарактеризована как документ более дефинитивный, чем строго юридический. Но у Конвенции имеется ряд приложений — именно они и выполняют основную содержательную нагрузку, будучи и по своей сути, и по происхождению вполне законченными самостоятельными актами (конвенциями).

Важнейшим для целей изучения международного коммерческого права является приложение В — Единые правовые предписания к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом (сокращенно — правила ЦИМ, ЦИМ-КОТИФ, Единые правила МГК).

Конвенция КОТИФ со своими многочисленными приложениями вобрала в себя нормы целого ряда предшествующих международных соглашений, а именно:

— Бернских конвенций о пользовании подвижным составом в международных железнодорожных перевозках 1886 г. (организован предшественник ОТИФ с функциями арбитража + изменения в Париже (1898) и Берлине (1906)); о железнодорожных перевозках грузов (МГК) от 2(14) октября 1890 г. (с дополнительной декларацией 1893 г., с изменениями 1928 и 1938 гг.; первоначально участвовали Австро-Венгрия, Бельгия, Германия, Голландия, Италия, Люксембург, Россия, Франция, Швейцария); о международных перевозках пассажиров и багажа (МПК) 1890 г.;

— Женевской конвенции 1923 г. (участвовало 42 государства), устанавливающей правила, касающиеся железнодорожных путей и сооруже-

[1] Конвенция о международных перевозках (грузов и пассажиров) по железным дорогам — Конвенция КОТИФ, заключенная в Берне 9 мая 1980 г.

ний, технической эксплуатации железных дорог, взаимного использования подвижного состава и технического единообразия поездов и материалов, отношений между железными дорогами и клиентурой, тарифов, финансовых взаимоотношений администраций дорог.

— Римских конвенций 1933 г. о железнодорожных перевозках грузов (по прямым накладным) и о перевозке пассажиров и багажа (по прямым билетам), согласно единым во всех государствах правилам.

Российская империя участвовала в трех Бернских конвенциях (1886 и 1890 гг.), но Советская Россия (а позднее и СССР) правопреемства по этому участию не подтвердили.

Также основные нормы безопасности перевозки и эксплуатации железнодорожного транспорта применяются из Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и из других нормативных правовых актов, затрагивающих все сферы права. Актуальным является то, что фактически отсутствует транзит грузов.

Приоритетами российского председательства в АТЭС являлись торгово-инвестиционная либерализация и региональная экономическая интеграция, укрепление продовольственной безопасности, формирование надежных транспортно-логистических систем, взаимодействие в целях инновационного роста. По тематике совершенствования транспортно-логистических систем основной упор делается на создании «умных» логистических цепочек с применением современных спутниковых и компьютерных систем на основе ГЛОНАСС/СР8 и диверсификацию маршрутов поставок, в том числе с задействованием потенциала БАМа, Транссиба и Северного морского пути.

Наличие крупнейшего международного финансового холдинга (траста), предлагающего реализовать крупнейший проект, связанный с международным транспортным транзитом, диверсификацией транспортных потоков и интеграцией транспортной структуры Российской Федерации в международную транзитно-транспортную систему, предоставляет возможность выполнить поставленные задачи Президентом РФ В. В. Путиным

Учитывая особую важность проекта, реализация которого может серьезно повлиять на глобальное изменение всей международной транзитно-транспортной системы в формате созданных торгово-транспортных Евро-Азиатских транзитных путей, затрагивающих общие международные стратегические и инвестиционные интересы, транспортный транзитный проект является уникальной формой для дальнейшего развития всей транспортной инфраструктуры Российской Федерации и последовательной интеграции в международную транспортную торговую транзитную систему между Европой и Азией. Сам проект представляет собой инвестиционный инструмент для необходимого развития и реконструкции, транспортных коммуникаций на базе акционерного общества ОАО

«РЖД»[1].

Ввиду развивающихся рынков стран Азиатско-Тихоокеанского региона объемы транзитных грузопотоков увеличиваются примерно на 1—2% в год. Территория России с ее транспортными коммуникациями и Транссибом представляет собой своеобразный сухопутный мост для грузовых торговых транзитных потоков между основными макроэкономическими полюсами — странами Евросоюза и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии. Иными словами, это шелковый путь для сокращения времени доставки транзитных грузов. Создание трансконтинентальных магистралей выгодно для международной торговли. Между государствами Европейского союза и Азиатско-Тихоокеанского региона ежегодно перемещается около 10 млн контейнеров. Сейчас основная часть этого потока (98%) перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию России. Вместе с тем транзитный путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по Транссибирской магистрали (далее Транссиб) вдвое дешевле и короче морского пути (срок доставки контейнеров по Транссибу — 8—12 дней, морским транспортом — 1—2 месяца). Реализация проекта позволит серьезно развивать инфраструктуру — морские порты в Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах[2].

Повышение безопасности перевозок позволит создать транспортную систему, превосходящую по всем параметрам и технологиям мировой рынок транспортных услуг, и предложит переориентацию транзитных грузопотоков на российские транспортные коридоры и увеличение доходов от реализации транзитного потенциала. Совместное развитие объектов российской транспортной инфраструктуры обеспечит интеграцию евроазиатских транспортных систем, повысит конкурентоспособность российских перевозчиков на мировом рынке транспортных услуг.

Международный транзит по Транссибу не только обеспечит дополнительные финансовые поступления, но также будет способствовать развитию восточно-сибирских и дальневосточных регионов России. Поскольку транспортная составляющая является базисом российской экономики, ее развитие повлечет за собой полноценное развитие тех регионов, через которые будет осуществляться транспортировка транзитных грузов путем отчислений налоговых поступлений в федеральный и местные бюджеты и т.д. Международный евро-азиатский транспортный коридор сыграет значительную роль в повышении эффективности внешней торговли России.

---

[1] Заявление Президента РФ В. В. Путина и главы Минэкономразвития России А. Белоусова на саммите АТЭС-2014 // URL: http://www.mintrans.ru/upload/iblock/237/1510.docx.

[2] Заявление председателя Правительства РФ Д. А. Медведева о доработке стратегии развития транспорта Российской Федерации 23 ноября 2012 г. // URL: http://www.asks.ru/news/archive/all/page/21/

ТРЕБОВАНИЯ
к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме в РИО института автором лично либо по электронной почте albinadg@mail.ru.

Имя файла определяется по фамилии первого автора.

2. Статья должна содержать:

— название статьи на русском и английском языках;

— ключевые слова (5—7 слов) на русском и английском языках;

— аннотацию 4—6 строк (на русском и английском языках);

Сведения об авторе (авторах):

— фамилия, имя, отчество (полностью);

— место работы, учебы (полное наименование организации в именительном падеже);

— должность, ученая степень, ученое звание, иные почетные звания (при наличии);

— адрес электронной почты.

3. Объем материала — от 3 до 10 страниц формата А4.

4. Список литературы. Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ 7.0.5-2008.

5. Авторами, не имеющими ученого звания и (или) ученой степени, дополнительно представляется рецензия доктора или кандидата наук по профилю статьи.

Аспиранты, соискатели ученой степени и студенты представляют рецензию научного руководителя, а также выписку из заседания кафедры о рекомендации статьи для опубликования.

6. При несоблюдении указанных правил редакционный совет вправе отклонить статью.