ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 3(27)/2018

Издается с января 2016 г.

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ОСОБЕННОСТИ ПРАВООТНОШЕНИЙ СУБЪЕКТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2018. № 3 (27)

Дата размещения номера — 29 июня 2018 г.

Журнал издаётся с января 2016 г.

Научное направление периодического издания: 12.00.00 Право; 05.22.00 Транспорт.

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 образования «**Российский университет транспорта**»

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: четыре раза в год.

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

Редакционный совет

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации

Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, заместитель директора по инновациям Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Боголюбов Сергей Александрович — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

Тучкова Эльвира Галимовна — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации

Жаворонкова Наталья Григорьевна — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой экологического и природоресурсного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации

Колотушкин Сергей Михайлович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела изучения проблем управления и реформирования уголовно-исполнительной системы Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)

Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета

Рейнгольд Валерий Артурович — доктор юридических наук, профессор, директор докторантуры «Юридическая наука» Балтийской Международной Академии

Шумаев Виталий Андреевич — доктор экономических наук, профессор, академик Российской академии естественных наук

Редакционная коллегия

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

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Ответственный за сайт — **ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич**

Выпускающий редактор — **ЧЕБОТАРЁВ Владимир Евгеньевич**

Содержание

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Корякин В. М., Кинашенко И. А.
О некоторых проблемах возмещения аэропортам расходов на предоставление услуг по обеспечению полетов государственной авиации 7

Баскакова И. В., Самойленко С. С., Дюрикенова Е. Д.
Договор об организации перевозки грузов 15

Дмитриева О. А., Горобец А. Н.
Влияние тарифов открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на развитие железных дорог 24

Бочарникова К. В.
Споры в вагонном ремонтном хозяйстве как особая категория судебно-арбитражных споров.....33

ОСОБЕННОСТИ ПРАВООТНОШЕНИЙ СУБЪЕКТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

Дмитриева М. С., Дмитриев А. И., Братчук Е. Д.
Транспортные ассоциации: их место и роль в правовом поле 45

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Паршаков А. С.
К вопросу об особенностях уголовно-правового регулирования безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств военнослужащих 53

Суденко В. Е.
Проблемы применения криминалистической техники при раскрытии и расследовании преступлений, в том числе на объектах транспортной инфраструктуры 60

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Кобзева Е. И., Мамина О. И., Химич Т. М.
Генезис правового института лишения права управления транспортным средством как вида административного наказания.....69

Суденко В. Е.
Методологический потенциал категорий «количество» и «качество» в уголовном праве 82

Ахмяров Р. Ш.
Вопросы преступного нарушения правил дорожного движения 92

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Петров Ю. И.
Развитие водных путей сообщения и судоходных средств в России в эпоху «дворцовых переворотов».....99

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность».....108

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.82

© Корякин Виктор Михайлович
— доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Гражданское право,
международное частное право и гражданский
процесс» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

© Кинашенко Игорь Александрович
— доцент кафедры «Гражданское право,
международное частное право и гражданский процесс»
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ)

О некоторых проблемах возмещения аэропортам расходов на предоставление услуг по обеспечению полетов государственной авиации

Аннотация. В статье представлен научно-практический комментарий к Постановлению Конституционного Суда РФ от 16 июля 2018 г. № 32-П, в соответствии с которым признаны не соответствующими Конституции РФ положения п. 3 ст. 69 Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ) в той мере, в какой в системе действующего правового регулирования ими не обеспечивается определенность условий возмещения юридическим лицам за счет средств федерального бюджета расходов на предоставление услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов, принадлежащих государственным органам, выполняющим функции по обеспечению обороны страны и безопасности государства.

Ключевые слова: воздушное судно; оборона страны; аэропортовое и наземное обеспечение полетов; возмещение расходов по оказанию услуг.

© Koryakin V.
doctor of law, professor, head of the department
«Civil law, international private law and civil procedure
of the Law Institute of the Russian University of transport

© Kinashenko I.
— associate professor, department «Civil law,
international private law and civil procedure»
of the Law Institute of the Russian University of transport

About some problems of compensation to the airports of expenses on providing services in ensuring flights of the state aviation

Abstract. The article presents a scientific and practical commentary to the Decision of the constitutional Court of the Russian Federation of July 16, 2018 № 32-P, according to which the provisions of paragraph 3 of the article are recognized as not corresponding to the Constitution of the Russian Federation. 69 of the Air code of the Russian Federation (VC of the Russian Federation) to the extent that in the system of the current legal regulation they do not provide certainty of conditions of compensation to legal entities at the expense of means of the Federal budget of expenses on rendering services in airport and ground support of flights of the aircrafts belonging to the state bodies performing functions on ensuring national defense and security of the state.

Keywords: aircraft; national defense; airport and ground support of flights; reimbursement of expenses on rendering services.

Обеспечение полетов воздушных судов, а именно аэронавигационное (организация и обслуживание воздушного движения, обеспечение авиационной электросвязи, предоставление аэронавигационной и метеорологической информации, поиск и спасание), радио- и светотехническое, инженерно-авиационное, аэродромное, аварийно-спасательное и другое обеспечение полетов воздушных судов в силу п. 1 ст. 69 ВК РФ осуществляется на единообразных условиях для всех пользователей воздушного пространства с взиманием платы; исключения из данного правила составляют случаи, предусмотренные законодательством РФ.

В частности, законодательством РФ предусмотрено аэронавигационное обслуживание и обеспечение полетов без взимания платы (за исключением полетов, связанных с коммерческими воздушными перевозками) воздушных судов Вооруженных Сил Российской Федерации (ст. 10.2 Федерального закона от 31 мая 1996 г. № 61-ФЗ «Об обороне») и войск национальной гвардии (ст. 17 Федерального закона от 3 июля 2016 г. № 226-ФЗ «О войсках национальной гвардии Российской Федерации»), а также воздушных судов, используемых пограничными органами (ч. 4 ст. 30 Федерального закона от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации»). Органы федеральной службы

безопасности при выполнении служебных задач имеют право использовать на безвозмездной основе воздушное пространство Российской Федерации, территории аэропортов, аэродромов (посадочных площадок) независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности, а также получать на безвозмездной основе обеспечение полетов (п. «ж.1» ч. 1 ст. 13 Федерального закона от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О федеральной службе безопасности»). Воздушные суда, принадлежащие указанным государственным органам, относятся к государственной авиации и имеют особый правовой режим [1, с. 68—71], одним из элементов которого является рассматриваемое освобождение этих органов от взимания с них платы за использование гражданской авиационной инфраструктуры.

Однако, обязав коммерческие организации обеспечивать полеты государственной авиации в интересах обороны и безопасности, государство должно следить, чтобы это не приводило к ограничению свободы предпринимательской деятельности, гарантированной Конституцией РФ.

Несовершенство и противоречивость правового регулирования в данной области общественных отношений стало предметом рассмотрения Конституционного Суда РФ (см. Постановление Конституционного Суда Российской Федерации от 16 июля 2018 г. № 32-П «По делу о проверке конституционности пункта 3 статьи 69 Воздушного кодекса Российской Федерации, подпункта 1 пункта 2 статьи 78 Бюджетного кодекса Российской Федерации, а также пунктов 3 и 6 Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям на возмещение недополученных ими доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за эти услуги, в связи с жалобами публичного акционерного общества “Аэропорт Кольцово” и акционерного общества “Международный аэропорт Нижний Новгород”«).

Как следует из материалов дела, в Конституционный Суд РФ обратились ПАО «Аэропорт Кольцово» и АО «Международный аэропорт Нижний Новгород». В жалобах они указали, что в 2016 г. Арбитражный суд г. Москвы отказал в удовлетворении требований к Российской Федерации в лице Минфина России о взыскании убытков в размере стоимости оказанных в 2014 г. услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством от платы за эти услуги. Убытки Кольцово оцениваются в 35 млн руб., Нижнего Новгорода — около 20 млн.

При этом суды исходили из того, что непредоставление уполномоченным государственным органом — Росавиацией субсидий на основании норм бюджетного законодательства на возмещение

недополученных истцами соответствующих доходов не тождественно по своей правовой природе неисполнению обязательств.

Как полагают заявители, таким образом, становится возможным уклонение государства от исполнения взятых на себя обязательств, которое перекладывает несение публичных расходов на коммерческую организацию. Тем самым оказывается нарушено право частной собственности и конституционный принцип равенства перед законом и судом.

Конституционный Суд РФ в Постановлении от 16 июля 2018 г. № 32-П констатировал, что специальное законодательное регулирование использования воздушного пространства, аэронавигационного обслуживания и обеспечения полетов в аэропортах и на аэродромах на территории РФ (независимо от их принадлежности) без взимания платы связано с особым статусом субъектов соответствующих отношений, обусловленным стоящими перед ними задачами в области обеспечения обороны страны и безопасности государства, защиты прав и свобод граждан, т.е. воплощает в себе публичный интерес, и, кроме того, специфика деятельности указанных органов не позволяет в значительном числе случаев заранее запланировать полеты воздушных судов, а соответственно, расходование бюджетных средств на данные цели. Это обусловливает правомочие федерального законодателя при регулировании общественных отношений в данной сфере закрепить в федеральном законе условия, отражающие специфику осуществления предпринимательской деятельности соответствующего вида. При этом, как неоднократно указывал Конституционный Суд РФ, федеральный законодатель должен соблюдать вытекающие из конституционных принципов правового государства, равенства и справедливости требования определенности, ясности, недвусмысленности правовой нормы и ее согласованности с системой действующего правового регулирования.

Деятельность организаций, оказывающих услуги по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством РФ от платы за них, является предпринимательской, т.е. самостоятельной, осуществляемой на свой риск деятельностью, направленной на систематическое получение прибыли от пользования имуществом, продажи товаров, выполнения работ или оказания услуг; осуществляющие ее лица, зарегистрированные в этом качестве в установленном законом порядке, преследуют извлечение прибыли в качестве основной цели своей деятельности (абз. 3 п. 1 ст. 2, п. 1 ст. 50 ГК РФ) и реализуют тем самым права, закрепленные ст. 34 (ч. 1) и 35 (ч. 2) Конституции РФ.

Выполнение коммерческими организациями обязанностей публичного характера за собственный счет зачастую не согласуется с основной целью

их деятельности и при отсутствии механизма возмещения понесенных ими расходов может привести, в конечном итоге, к неправомерному ограничению указанных конституционных прав федеральным законодателем, который, предъявляя к субъектам экономической деятельности конкретные требования, во всяком случае связан конституционным принципом недопустимости искажения самого существа права на занятие предпринимательской и иной не запрещенной законом экономической деятельностью.

Регулируя посредством гражданского законодательства предпринимательскую деятельность коммерческих организаций, федеральный законодатель обязан учитывать, что возможные ограничения федеральным законом свободы предпринимательской деятельности и свободы договоров должны отвечать требованиям справедливости, быть адекватными, пропорциональными, соразмерными и необходимыми для защиты основных конституционных ценностей, в том числе прав и законных интересов других лиц, а государственное вмешательство — обеспечивать частное и публичное начала в сфере экономической деятельности.

Соответственно, общим принципом регулирования отношений в сфере оказания услуг по обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством РФ от взимания платы за оказанные услуги, является необходимость соблюдения баланса конституционно защищаемых ценностей, который предполагает учет наряду с публичными интересами государства, связанными с выполнением задач по обеспечению обороны страны и безопасности государства, государственной защиты прав и свобод граждан, также интересов юридических лиц, оказывающих соответствующие услуги, как субъектов гражданских правоотношений (предпринимательской деятельности), эффективное функционирование которых предполагает возмещение им затрат на оказание таких услуг.

Исходя из этого, федеральный законодатель, пределы усмотрения которого определяются конституционными целями и ценностями, а также общепризнанными принципами и нормами международного права и международными обязательствами Российской Федерации, закрепляя в федеральных законах за рядом пользователей воздушного пространства право на аэропортовое и наземное обеспечение полетов воздушных судов без взимания платы, должен обеспечить непротиворечивое регулирование отношений в данной сфере, с тем чтобы публичные цели, которые преследует государство, возлагая на коммерческие организации, предоставляющие соответствующие услуги, указанную обязанность, не приводили к неправомерному ограничению свободы предпринимательской деятельности и не препятствовали ее осуществлению. С учетом публичного интереса, лежащего в основе оказания данных услуг пользователям воздушного пространства,

освобожденным в соответствии с законодательством РФ от взимания платы, не исключается установление специального порядка их оплаты (решение этого вопроса находится в сфере нормотворческой дискреции органов государственной власти). Однако во всяком случае коммерческим организациям, предоставляющим услуги пользователям воздушного пространства, освобожденным в соответствии с законодательством РФ от взимания платы за оказанные услуги, должны быть возмещены понесенные ими расходы.

Проанализировав соответствующие нормы ВК РФ, а также Правила предоставления субсидий из федерального бюджета организациям на возмещение недополученных ими доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за эти услуги, утвержденные постановлением Правительства РФ от 25 января 2013 г. № 37[1], Конституционный Суд РФ отметил, что указанными актами баланс интересов участников соответствующих правоотношений обеспечивается только в том случае, когда федеральным законом о федеральном бюджете на соответствующий финансовый год и плановый период предусмотрено достаточно бюджетных ассигнований на цели предоставления таких субсидий, а до Росавиации как получателя средств федерального бюджета доведено достаточно лимитов бюджетных обязательств для удовлетворения требований всех субъектов предпринимательской деятельности, оказывающих названные услуги. Как свидетельствуют материалы, представленные заявителями, а также полученные Конституционным Судом РФ из государственных органов, достаточность лимитов бюджетных обязательств не гарантируется в практике реализации рассматриваемых нормативных положений.

Согласно названным Правилам (как и Правилам, утвержденным постановлением Правительства РФ от 27 декабря 2017 г. № 1665) предоставление субсидий осуществляется единовременно в порядке очередности заявок в пределах бюджетных ассигнований и лимитов бюджетных обязательств (п. 6). Соответственно, не исключены случаи, когда те субъекты предпринимательской деятельности, которые подадут соответствующее заявление до 1 мая года, следующего за годом, за который запрашивается возмещение, т.е. в пределах нормативно установленных сроков, и которые имеют правовые основания для удовлетворения своих требований, могут не получить необходимых денежных средств, если лимиты бюджетных обязательств будут

[1] Данные Правила утратили силу с 1 января 2018 г. в связи с принятием постановления Правительства РФ от 27 декабря 2017 г. № 1665 «Об утверждении Правил предоставления субсидий из федерального бюджета на возмещение организациям недополученных доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за них».

исчерпаны в связи с выплатами тем, кому субсидии уже предоставлены в порядке очередности их заявок.

При этом отсутствует как механизм (порядок) возмещения расходов на аэропортовое и наземное обеспечение полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством РФ от взимания платы за оказанные услуги, так и порядок возмещения организациям недополученных доходов от их предоставления в части, не покрытой посредством соответствующего субсидирования, а возможность решения вопроса об их возмещении в последующих финансовых годах также действующим законодательством не предусмотрена. Тем самым фактически допускается возможность несения организацией этих расходов в ряде случаев полностью или частично за свой счет.

Следовательно, несмотря на наличие правовой регламентации порядка субсидирования возмещения организациям недополученных доходов от предоставления указанных услуг, направленного на поддержание баланса между частными и публичными интересами, отсутствие в действующем правовом регулировании надлежащего механизма возмещения — в случае выявления в конкретном финансовом году недостаточности предусмотренных в федеральном законе о бюджете на эти цели бюджетных ассигнований, исчерпания доведенных лимитов бюджетных обязательств и отказа уполномоченного государственного органа в предоставлении субсидии по этой причине — создает неопределенность в вопросе о возмещении расходов на аэропортовое и наземное обеспечение полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством РФ от взимания платы за оказанные услуги, и свидетельствует о наличии имеющего конституционную значимость пробела в правовом регулировании, который вступает в противоречие с конституционными гарантиями свободы экономической деятельности, права частной собственности, а также принципами равенства, справедливости и соразмерности ограничений прав и свобод.

Основываясь на данный аргументах, Конституционный Суд РФ пришел к обоснованному выводу о том, что положения п. 3 ст. 69 ВК РФ и п. 3 и 6 Правил предоставления субсидий из федерального бюджета организациям на возмещение недополученных ими доходов от предоставления услуг по аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством Российской Федерации от платы за эти услуги, не соответствуют Конституции РФ, ее ст. 19 (ч. 1 и 2), 34 (ч. 1), 35 (ч. 1) и 55 (ч. 3), в той мере, в какой в системе действующего правового регулирования ими не обеспечивается определенность условий возмещения юридическим лицам за счет средств федерального бюджета расходов на предоставление услуг по

аэропортовому и наземному обеспечению полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством РФ от взимания платы за оказанные услуги, в случае исчерпания в конкретном финансовом году доведенных лимитов бюджетных обязательств на возмещение недополученных доходов от предоставления соответствующих услуг и при отказе уполномоченного государственного органа в предоставлении субсидии по этой причине.

Исходя из этого, Конституционный Суд РФ обязал Федеральное Собрание и Правительство РФ внести в действующее правовое регулирование изменения (дополнения), которые обеспечивали бы надлежащие условия осуществления соответствующего вида предпринимательской деятельности посредством предоставления возможности возмещения расходов на аэропортовое и наземное обеспечение полетов воздушных судов пользователей воздушного пространства, освобожденных в соответствии с законодательством РФ от взимания платы за эти услуги, с тем чтобы исчерпание лимитов бюджетных обязательств не являлось препятствием для такого возмещения, а субъекты предпринимательской деятельности не ставились в неравное положение в зависимости от времени обращения за таким возмещением в пределах нормативно установленных сроков.

Литература

1. Егоров, А. П. Правовой режим воздушных судов государственной авиации как объектов недвижимого имущества // Военное право. — 2017. — № 5.

Literature

1. Egorov, A. P. The legal regime of aircraft of the state aviation as objects of real estate. Military law. — 2017. — № 5.

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463

© Баскакова Ирина Владимировна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Гражданское право, международное частное
право и гражданский процесс»
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ)
(iv_baskakova@rambler.ru)

© Самойленко Сергей Сергеевич
— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

© Дюрикенова Елизавета Денисовна
— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Договор об организации перевозки грузов

Аннотация. В последнее время договоры об организации перевозок грузов стали получать широкое распространение. Связано это с принятием различных международных транспортных кодексов и соглашений, а также с развитием товарных отношений. Хозяйствующим субъектам, которые систематически обращаются к услугам грузоперевозчиков, необходимо долгосрочное планирование данного процесса. Однако юридическая природа данного договора не ясна и трактуется учеными по-разному. В данной статье рассматриваются особенности договора об организации перевозок грузов. Авторами проанализированы действующее российское законодательство в данной сфере, имеющиеся публикации с целью уточнения правового статуса договора об организации перевозок, определения его самостоятельности.

Ключевые слова: договор; договор перевозки грузов; организация перевозок; груз.

© Baskakova I.
— candidate of legal sciences, docent of department
of civil law and civil process of the Law Institute
of Russian University of transport

© Samoylenko S.
— student of the Law Institute
of Russian University of transport

© Dyurikenova E.
— student of the Law Institute
of Russian University of transport

The agreement on organization of cargo transportation

Abstract. Recently, contracts for the organization of transport of goods have become widespread. This is due to the adoption of various international transport codes and agreements, as well as the development of trade relations. Economic entities that systematically turn to the services of cargo carriers need long-term planning of this process. However, the legal nature of this agreement is not clear and is interpreted by scientists in different ways. In this article the features of the agreement on organization of cargo transportation is considered. The authors have analyzed the current Russian legislation in this sphere, the existing publications in order to precise the legal status of the agreement on organization of cargo transportation, determine its independence.

Keywords: contract; cargo transport agreement; organization of transportation; cargo.

В гл. 40 Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ) «Перевозка» договору об организации перевозок посвящена одна статья. Отсюда возникает вопрос: договор об организации перевозок является видом договора перевозки или имеет самостоятельный правовой статус? Для того чтобы разобраться в природе данного договора, обратимся к законодательству.

Согласно ст. 798 ГК РФ перевозчик и грузовладелец при необходимости осуществления систематических перевозок грузов могут заключать долгосрочные договоры об организации перевозок.

По договору об организации перевозки грузов перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец — предъявлять к перевозке грузы в обусловленном объеме. В договоре об организации перевозки грузов определяются объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки.

Исходя из определения, можно дать характеристику данному договору.

Договор об организации перевозок является консенсуальным, поскольку договор признается заключенным с момента согласования всех существенных условий сторонами (объемы, сроки и другие условия предоставления транспортных средств и предъявления грузов для перевозки, порядок расчетов, а также иные условия организации перевозки). Договор взаимный, так как у сторон есть взаимные права и обязанности. Остается неясным вопрос о возмездности договора. Поскольку договор устанавливает обязанности неимущественного характера (является организационным), следует квалифицировать его как безвозмездный. Такую характеристику предлагает Б. М. Гонгало [1, с. 345]. Сложно согласиться с мнением автора, так как в п. 2 ст. 798 ГК РФ указывается на порядок расчетов, что приводит нас к выводу о том, что договор является возмездным. Скорее всего, в данном случае под порядком расчетов автор подразумевал расчеты, связанные с последующими договорами перевозки, заключенными на основании договора об организации, а не расчеты по поводу и в связи с организацией перевозок. На наш взгляд, договор об организации перевозки грузов является возмездным, поскольку в рассматриваемой статье однозначно указывается на порядок расчетов, который должен быть определен в договоре.

Вокруг правовой природы договора об организации перевозок возникает много споров. Существует точка зрения, которая является наиболее распространенной, согласно которой данный договор относится к организационно-правовым договорам.

В современной цивилистической доктрине под понятием организационного договора (рамочного договора) понимается гражданско-правовой договор, в котором определяются общие условия обязательственных взаимоотношений сторон, которые дополняются, конкретизируются и уточняются с помощью других договоров.

С этой точки зрения договор об организации перевозок — это организационный договор, устанавливающий для одной стороны (грузовладельца) предпосылки и порядок предъявления грузов в обусловленном объеме к перевозке, а для другой стороны (перевозчика) — предпосылки и порядок предоставления в установленном объеме транспортных средств и приема грузов к перевозке в установленные сроки.

В то же время существует другой взгляд на значение договора об организации перевозок. По мнению В. В. Витрянского, «с точки зрения интересов сторон (грузоотправителя и перевозчика), целей заключения договоров и их роли договор об организации перевозок стоит несоизмеримо выше, нежели договор перевозки конкретного груза, который по своему правовому значению представляет собой лишь облеченные в договорную форму действия сторон по исполнению договора об организации перевозок грузов» (т.е. «именно реальный

договор перевозки конкретного груза служит средством выполнения обязательств сторон, вытекающих из договора об организации перевозок») [2, с. 256].

В связи с этим В. В. Витрянский предлагает различать реальный договор перевозки конкретного груза и консенсуальный договор перевозки груза — договор об организации перевозок [3, с. 132]. Но, очевидно, для реализации подобного предложения необходимо внесение изменений в законодательство.

В определении договора также указывается на условия, необходимые для согласования при его заключении. Таким образом, можно выделить и существенные условия договора. К ним относятся: объемы и сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, а также порядок расчетов.

В научной статье С. Н. Рудых отмечает, что «по своей правовой природе договор об организации перевозок не является разновидностью договора перевозки» [4, с. 181]. Наиболее близкой к этому мнению является позиция В. Т. Смирнова и Д. А. Медведева, которые указывают, что договор об организации перевозок по своей природе не является договором перевозки, носит консенсуальный, взаимный характер и направлен на обеспечение планомерных отправок грузов. Существенными условиями такого договора, пишут они далее, считаются объемы и сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов к перевозке, порядок расчетов сторон и прочее [5, с. 377]. Хотя договор об организации перевозок и предусматривает все существенные условия договора перевозки груза, он не является договором перевозки.

В. Т. Батычко в своей классификации выделяет договор об организации перевозок в качестве одного из видов транспортных обязательств. Наряду с ним, в данной классификации автор выделяет договор перевозки и вспомогательные (сопутствующие) договоры [6].

Что касается субъектного состава, то сторонами в договоре об организации перевозок выступают перевозчик, с одной стороны, и грузовладелец, с другой. В сравнении с договором о перевозке грузов (ст. 785 ГК РФ), в договоре об организации перевозок две стороны, и соответственно, два участника, а в договорах перевозки грузов, помимо сторон, участвует третье лицо — грузополучатель. Как отмечают некоторые авторы, грузополучатель может участвовать в данных договорных отношения только в случае, если он является грузоотправителем и грузополучателем в одном лице. Данное сравнение позволяет выделить субъектный состав как одну из особенностей рассматриваемого договора.

Стоит подробнее разобраться в вопросе субъектного состава, а точнее ответить на вопрос: кто из субъектов гражданского права может быть участником договора об организации перевозок? ГК РФ не дает конкретного указания на каких-либо субъектов гражданского права.

Однако по аналогии с договором перевозки грузов можно сказать, что со стороны грузоотправителя могут выступать физическое или юридическое лицо, а со стороны перевозчика — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель.

Что касается формы договора, договор об организации перевозок заключается в письменной форме. Срок действия такого договора устанавливается, как правило, на период до пяти лет с возможностью его продления на тех же или иных условиях путем подписания единого документа (соглашения).

Вернемся к вопросу о правовой природе данного договора. Из комментариев к ст. 798 ГК РФ следует, что договор об организации перевозок не имеет обязательного характера, но на практике всегда заключается при необходимости осуществления систематических перевозок и только в отношении перевозок грузов. Данный договор предусматривается в отдельных транспортных уставах и кодексах: в ст. 10 УЖТ РФ, ст. 118 КТМ РФ, ст. 68 КВВТ РФ. Упоминается о возможности заключения договора об организации перевозок груза и в ст. 8 УАТГНЭТ.

В. В Витрянский отмечал, что «договор об организации перевозок не избавляет стороны от необходимости заключать в установленном порядке договоры на подачу транспортных средств (и собственно договоры перевозки конкретной партии груза). Так, в соответствии с ч. 4 ст. 10 УЖТ РФ и п. 5 ст. 8 УАТГНЭТ, если между сторонами заключен договор об организации перевозок грузов, процедура предоставления перевозчиком транспортных средств все равно начинается с подачи грузовладельцем заявки. В соответствии со ст. 73 КВВТ РФ наличие договора об организации перевозок является предпосылкой для заключения договора перевозки конкретного груза, и в этом случае судно подается в соответствии с этим договором. В ст. 118 КТМ РФ, с одной стороны, утверждается, что перевозка конкретной партии груза осуществляется по договору морской перевозки, который заключается в соответствии с долгосрочным договором об организации перевозок, но с другой стороны, указывается, что стороны могут своим соглашением установить совершенно иные условия перевозки конкретного груза». Также он отмечает, «долгосрочный договор об организации морских перевозок не носит для его сторон обязательного характера, а следовательно, утрачивает признаки гражданско-правового договора и выглядит как некий протокол о намерениях» [2, с. 337].

На наш взгляд, договор об организации перевозок нельзя рассматривать в качестве предварительного договора, так как он не всегда предваряет заключение какого-либо договора в будущем. Данный договор можно классифицировать как рамочный, так как он определяет общие условия обязательственных взаимоотношений сторон, которые могут быть конкретизированы и уточнены сторонами путем заключения отдельных договоров.

Заключение договоров об организации перевозок не является обязательным для сторон. На основании п. 1 ст. 785 ГК РФ по договору перевозки груза перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. Согласно п. 2 ст. 785 ГК РФ заключение перевозки груза подтверждается составлением и выдачей отправителю груза транспортной накладной (коносамента или иного документа на груз, предусмотренного соответствующим транспортным уставом или кодексом).

Исходя из формулировки, данной законодателем, можно утверждать, что договор перевозки груза является реальным в связи с тем, что момент заключения договора перевозки груза приурочен к моменту предъявления (вручения) соответствующего груза перевозчику с оформлением и выдачей отправителю квитанции в приеме груза к перевозке, т.е. документа, подтверждающего заключение договора перевозки груза. Отсюда возникает вопрос: для чего нужно было специально выделять организационные договоры? Совершенно очевидно, что основная цель таких договоров — урегулировать в ходе осуществления перевозочного процесса взаимоотношения сторон, которые не получили достаточного нормативного разрешения, причем одновременно способствовали бы организации и исполнению перевозочного процесса на определенный период времени.

Представляется, что именно в сравнении договора об организации перевозки грузов и договора перевозки грузов можно выявить их взаимосвязи и сущностные различия. Указанные различия, на наш взгляд, позволяют найти место организационных договоров в системе договоров, регулирующих сложные взаимоотношения по перевозке грузов, и определить их правовую природу.

Сравнивая договор перевозки конкретного груза с договором об организации перевозок грузов, В. В. Витрянский отмечает, что «при наличии долгосрочного договора об организации перевозок грузов, в котором перевозчик и грузоотправитель урегулировали свои отношения на год или на более длительный период и предусмотрели ежемесячные или ежедекадные объемы отправляемых грузов, количество подаваемых транспортных средств под погрузку, перевозка отдельной партии грузов, оформляемая договором на перевозку конкретного груза, выступает, скорее, в качестве исполнения (в незначительной части) обязательства, вытекающего из договора об организации перевозок» [7, с. 17]. Тем самым договор об организации перевозок грузов в системе рассматриваемых отношений выступает определяющим по отношению к договору перевозки конкретного груза. И с этим следует согласиться.

В правовом регулировании перевозок грузов железнодорожным транспортом фактически сложилась модель договора об организации

перевозок как генерального, рамочного договора, указывает Е. Н. Астахова. Данный автор считает, что модель договора об организации перевозок грузов как самостоятельный механизм организации перевозок на железнодорожном транспорте без использования договора о предъявлении груза и подаче транспортных средств в целях практического воплощения вряд ли пригодна. В указанном случае договор об организации перевозок должен содержать все условия, необходимые для осуществления конкретных действий по предъявлению груза и подаче транспортных средств, что практически весьма затруднительно, поэтому законодатель избрал для договора об организации перевозок модель некоего генерального или рамочного договора [8].

Е. А. Суханов приравнивает такие договоры к предварительным договорам, заключаемым в сфере предпринимательской деятельности, на основании и во исполнение которых стороны затем заключают целый ряд конкретных однотипных (локальных) договоров. Характерными чертами таких договоров автор называет субъектный состав, множественность заключаемых на их основе однотипных локальных договоров и, главное, — отсутствие принудительно осуществляемой обязанности заключения последних [9, с. 159].

Договор об организации перевозок грузов является оптимальной формой регулирования взаимоотношений между перевозчиком и грузоотправителем, которые носят долгосрочный характер. В договоре об организации перевозок грузов определяются общие условия перевозок, в соответствии с которыми впоследствии осуществляется заключение разовых договоров.

Соответственно, стороны обязуются применять его условия всякий раз при исполнении обязательств, вытекающих из разовых (локальных) договоров. Справедливо заметил А. Г. Калпин, что, «придя в долгосрочном договоре к соглашению по поводу специфических условий перевозки, стороны на весь период действия этого договора освобождаются от необходимости вновь договариваться об этих условиях при заключении разовых договоров на каждую конкретную отправку груза. Тем самым долгосрочный договор способствует достижению устойчивости в отношениях контрагентов, устраняет ненужные споры между ними при заключении и исполнении разовых договоров перевозки» [10, с. 199].

Основное содержание договора сводится к тому, что перевозчик обязуется в установленные сроки принимать, а грузовладелец — предъявлять к перевозке грузы. Иные предписанные условия договора — объемы, сроки предоставления транспортных средств и предъявления грузов — дают основания считать, что из данного договора возникают вполне определенные права и обязанности сторон, касающиеся обязательств по подаче транспортных средств и по погрузке груза (ст. 791 ГК РФ).

Таким образом, по своей юридической природе договор об организации

перевозок является организационно-правовым договором, целью которого является согласование основных условий перевозки. Организационный договор является основанием для заключения множества разовых договоров грузовладельца с перевозчиком. Заключение договора об организации перевозок грузов само по себе не является обязательным для сторон. Однако наличие такого договора является гарантией обеспечения взаимных интересов сторон на период времени, установленной в самом договоре. Можно утверждать, что договор об организации перевозок — самостоятельный и не относится к договорам перевозки, поэтому законодателю следует выделить данный договор в отдельную главу в ГК РФ, где детально прописать содержание договора и указать его особенности.

Литература

1. Гонгало, Б. М. Гражданское право : учебник : в 2 т. — Т. 2. — 2-е изд., перераб. и доп. — М. : Статут, 2017.
2. Брагинский, М. И. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта : монография / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — Кн. 4. — М. : Статут, 2003.
3. Витрянский, В. В. Некоторые итоги кодификации правовых норм о гражданско-правовом договоре / под ред. Д. А. Медведева. — М. : Статут, 2008.
4. Рудых, С. Н. Правовая природа договора об организации перевозок грузов на железнодорожном транспорте // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. — 2015. — № 1 (45). С. 181.
5. Смирнов, В. Т. Гражданское право : учебник / В. Т. Смирнов, Д. А. Медведев. — М. : Проспект, 2000. — Т. 2.
6. Батычко, В. Т. Гражданское право в вопросах и ответах. — Таганрог : ТТИ ЮФУ, 2009.
7. Витрянский, В. В. Договор перевозки конкретного груза // Хозяйство и право (приложение). — 2001. — № 7. — С. 17.
8. Астахова, Е. Н. Договор о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте : дис. канд. юрид. наук. — М., 2007.
9. Гражданское право : учебник. — Т. 2. — Полутом 1 / под ред. Е. А. Суханова. — М. : БЕК, 2000.
10. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под ред. Г. Г. Иванова. — М., 2000.

Literature

1. Gongalo, B. M. Civil law : the textbook : in 2 t. — T. 2. — 2nd ed., pererab. I DOP. — M. : Statute, 2017.
2. Braginsky, M. I. Contract law. Contracts of carriage, towing, transport expedition and other services in the field of transport : monograph / M. I. Braginsky, V. V. Vitryansky. — Kn. 4. — M. : Statute, 2003.
3. Vitryansky, V. V. Some results of codification of the law of a civil law contract, ed. by D. A. Medvedev. — M. : Statute, 2008.
4. Rudykh, S. N. The legal nature of the contract on the organization of transportation of goods by rail // Modern technology. System analysis. Modeling. — 2015. — № 1 (45). P. 181.
5. Smirnov, V. T. Civil law: textbook / V. T. Smirnov, D. Medvedev. — M. : Prospect,

2000. — Vol. 2.
6. Batychko, V. T. Civil law in questions and answers. — Taganrog : TTI SFU, 2009.
7. Vitryansky V. V. Contract of carriage of a specific cargo // Economy and law (Annex). — 2001. — № 7. — P. 17.
8. Astakhova, E. N. The contract about provision of the goods and supply vehicles on a railway transportation : dis. kand. the faculty of law. sciences'. — M., 2007.
9. Civil law : textbook. — Vol. 2. — Polatom 1 / ed. by of E. A. Sukhanov. — M. : BECK, 2000.
10. The commentary to the merchant shipping Code of the Russian Federation / under the editorship of G. G. Ivanov. — M., 2000.

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 338.47: 656.2

© Дмитриева Ольга Александровна
— кандидат экономических наук, доцент
кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

© Горобец Анна Николаевна
— студент Юридического института
Российского университета транспорта

Влияние тарифов открытого акционерного общества «Российские железные дороги» на развитие железных дорог

Аннотация. Российские железные дороги являются одной из крупнейших железнодорожных сетей в мире, и железные дороги в России являются решающим и в некоторых случаях даже единственным видом транспорта для пассажиров и грузов. Российское право, а именно статья 4 Федерального закона от 17 августа 1995 г. № 147-ФЗ «О естественных монополиях», определяет естественные монопольные сектора экономики, в которых должны регулироваться тарифы, а железные дороги подпадают под действие этого Закона. В данной статье проанализированы тарифы ОАО «РЖД», представлена классификация тарифов, проведен ретроспективный анализ тарифов, выявлена взаимосвязь тарифов и издержек на транспортировку железнодорожным транспортом, а также проведен анализ доходов ОАО «РЖД» за два года.

Ключевые слова: ОАО «РЖД»; тариф; перевозка; груз; российские железные дороги.

© Dmitrieva O.
— candidate of economic sciences, associate professor
department «Customs law and organization
customs affairs» of the Law Institute
Russian University of Transport

© Gorobets A.
— student of the Law Institute
Russian University of Transport

Influence of tariffs of the Russian railway on development of the railroads

Abstract. Russian Railways are one of the largest rail networks in the world, and Railways in Russia are crucial and in some cases even the only mode of transport for passengers and cargo. Russian law, namely article 4 of the Federal law of 17 August 1995 № 147-FZ «On natural monopolies», defines the natural monopoly sectors of the economy in which tariffs should be regulated, and Railways are subject to this Law. In this article tariffs of JSC «Russian Railways» are analysed, classification of tariffs is presented, the retrospective analysis of tariffs is carried out, the interrelation of tariffs and costs for transportation by railway transport is revealed and also the analysis of revenues of JSC «Russian Railways» for 2 years is carried out.

Keywords: JSC «Russian Railways»; tariff; transportation; freight; Russian Railways.

Тарифы конечных пользователей железнодорожных перевозок должны быть свободны от регулирования на рынках, где происходит конкуренция. Это необходимо в случае, если железные дороги будут в состоянии конкурировать с автомобильным транспортом и продолжать доставлять грузы, которые составляют большую часть доходов ОАО «РЖД». Если тарифы не будут дерегулироваться на рынках, где железные дороги сталкиваются с конкуренцией со стороны других видов транспорта, которые сами по себе были дерегулированы, железные дороги могут оказаться в долгосрочной несостоятельности точно так же, как американские железные дороги приблизились к банкротству в 1970-х гг. [1, с. 152]. Однако, если тарифы не будут либерализированы на рынках, где развивается конкуренция на железнодорожном транспорте, то некоторые преимущества конкуренции будут упущены, а цены для грузоотправителей будут выше, чем они должны быть.

Российские железные дороги исторически были единственным поставщиком транспортных услуг для многих видов грузов в больших частях страны. Поэтому тарифы регулируются в отсутствие рынка для установления «справедливых» транспортных цен [URL: http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf]. В настоящее время цена на перевозку всех товаров регулируется независимо от того, где осуществляется перевозка и существует ли конкуренция со стороны автомобильного, воздушного или морского транспорта. Однако уже в некоторых регионах западной части России конкуренция со стороны

автомобильных перевозок уже является интенсивной, даже если определенные категории товаров экономически не выгодно доставлять автомобильным транспортом [2, с. 123].

Основная цель регулирования железнодорожных тарифов в России в прошлом состояла в том, чтобы помогать контролировать цены во всей экономике: цены на ресурсы для промышленности и цены для потребителей. Эта система стала ключевой частью централизованного планирования. С начала экономического перехода тарифное регулирование и тарифная структура претерпели ряд изменений, направленных на создание стимулов для повышения эффективности. Тем не менее главная цель тарифного регулирования по-прежнему заключается в том, чтобы помочь «сбалансировать» экономическое развитие, способствуя региональному развитию путем содействия развитию отдаленных районов страны и оказания помощи тем отраслям, которые испытывают финансовые трудности. Именно поэтому с целью реагирования на изменения экономических условий для социально значимых частей экономики, в том числе крупных промышленных потребителей железных дорог, проводится периодический пересмотр тарифных ставок [URL: https://ar2016.rzd.ru/pdf/ar/ru/company-overview_market-review_tariff-policy.pdf].

Другой целью является развитие тарифов, отражающих издержки. Введенная дифференциация тарифов в определенной степени решает данную задачу. Однако каждая из 17 региональных железных дорог по-прежнему применяет одинаковые тарифы, несмотря на значительные различия в затратах. Например, удельные затраты по таким категориям, как электроэнергия и дизельное топливо, могут значительно различаться в зависимости от выбранной железной дороги, при этом учитывается равная загрузка вагонов и длина поездов и не учитываются связи между перевозимыми товарами и затратами на инфраструктуру (см. табл. 1).

Таблица 1

Прогноз расхода электроэнергии и дизельного топлива на железных дорогах ОАО «РЖД» на тягу поездов к 2020 году [3]

Железная дорога	Удельный расход электроэнергии, кВт ч./ 10 тыс. ткм брутто	Удельный расход дизельного топлива, кг у. т./ 10 тыс. ткм брутто
Московская	146,9	73,3
Октябрьская	103,9	58,3
Западно-Сибирская	94,1	90,7
Калининградская	252,0	44,3

Южно-Уральская	91,3	68,9
Приволжская	131,8	44,8
Красноярская	125,1	91,5
Забайкальская	117,4	93,0
Свердловская	109,3	42,7

Общий уровень тарифов разработан таким образом, чтобы доходы покрывали общие расходы железных дорог на транспорт, техническое обслуживание, обновление и расширение. Однако достижение покрытия расходов будет становиться все более трудным по мере усиления конкуренции со стороны автомобильных перевозок в отношении более высоких стоимостных категорий грузов, при условии сохранения усредненных тарифов на фрахт в целях обеспечения сбалансированности регионального развития и отдачи предпочтения конкретным сырьевым товарам [4, с. 76].

Основная цель системы трех классов тарифов заключается в обеспечении того, чтобы транспортные расходы не превышали целевой процент поставляемой цены продукта: при перевозке товаров с очень низкой стоимостью должны платить низкие тарифы, чтобы оставаться в пределах целевого процента, в то время как в отношении продуктов с более высокой стоимостью тарифы должны быть выше.

В соответствии с Приложением 2 к разделу 2 Прейскуранта № 10-01 к трем классам тарифов относятся следующие:

– класс I: сырьевые грузы, транспортная составляющая в цене которых превышает 15%: железная руда, необработанная древесина, цемент и др. Их перевозка производится по заниженным тарифам;

– класс II: грузы с долей транспортной составляющей от 10% до 15%, в том числе нефть, масло, зерно, удобрения, полумануфактурные товары;

– класс III: грузы с транспортной составляющей менее 10%. Сюда входят черные и цветные металлы, машины и оборудование, химикаты, готовая продукция. Их перевозят по повышенному тарифу с целью компенсировать перевозки первого класса.

Проблема заключается в том, что существующая тарифная система в некотором роде непропорциональна, и это негативно сказывается на конкурентоспособности железнодорожного транспорта по сравнению с другими видами транспорта. Так, разница между затратами на 1000 км перевозки грузов первого и второго класса составляет 58%, между грузами второго и третьего класса — всего 6,7%. Если расстояние транспортировки превышает 10 000 км, разница в стоимости между вторым и третьим классами почти исчезает (0,5%), в то время как разница в стоимости между первым и вторым классами увеличивается до 71%. Кроме того, действуют специальные тарифы на междугородние перевозки отдельных видов грузов (уголь, черные металлы, нефть). Но поскольку

существуют различные схемы скидок и корректирующие ставки, разница в затратах между классами перевозок исчезает. Например, тариф на перевозку определенных грузов второго и третьего класса (например, биты стеклянные, соль белая) равна тарифу на перевозку грузов первого класса, и наоборот (например, глинозема) [5, с. 11].

При рассмотрении грузооборота и погрузки в разрезе отдельных видов товаров за 2017 г. видно, что основными грузами, перевозимыми железнодорожным транспортом, являются товары сырьевой группы, т.е. те товары, на перевозку которых тарифы более низкие (см. табл. 2).

Таблица 2

Наиболее часто перевозимые грузы на железнодорожном транспорте 2016—2017 [URL: http://www.gks.ru/wps/wcm/connect/rosstat_main/rosstat/ru/statistics/enterprise/transport/]

Наименование груза	Год	
	2016	2017
Каменный уголь	331 124,7	361 539,0
Нефть и нефтепродукты	236 180,8	235 733,8
Черные металлы	71 013,8	72 967,9
Химические и минеральные удобрения	53 471,5	57 084,6
Строительные грузы	141 339,2	133 139,9
Лесные грузы	42 220,9	43 271,4
Зерно и продукты перемола	21 611,9	24 746,0
Рыба	361,3	332,7
Прочие грузы	136 195,0	140 857,4

При этом спад показали грузы наиболее дорогой с точки зрения тарификации перевозок несырьевой группы. В частности, погрузка строительных грузов снизилась на 7%, по сравнению с 2016 г.

В настоящее время внутренние железнодорожные тарифы устанавливаются под регулирующим контролем ФСТ России. В последние годы корректируется внутренний тарифный план Прейскурант № 10-01. В ходе последнего пересмотра внутренних тарифов с 2003 г. на перевозку были введены дифференцированные тарифы для грузоотправителей, предоставляющих свои собственные вагоны, и для грузоотправителей, использующих свои локомотивы [http://ac.gov.ru/files/publication/a/7400.pdf]. Прейскурант №10-01 покрывает все расходы, связанные с железнодорожным транспортом: доступ к железнодорожному пути, услуги сигнализации, диспетчерские услуги и другие сопутствующие услуги, используемые локомотивы (включая маневровые локомотивы), а также грузовые вагоны. Тариф 10-01 не включает расходы по погрузке и

разгрузке вагонов (которые обычно происходят на частных трассах), транспортно-экспедиторские расходы, затраты на перемещение вагонов из частных путей промышленного железнодорожного транспорта на магистральные пути ОАО «РЖД», затраты на хранение вагонов, когда простаивают на подъездных путях ОАО «РЖД» в ожидании загрузки груза (простои), и расходы на страхование.

Тарифная структура была разработана в поддержку политической цели предоставления частным операторам возможности использовать свои собственные вагоны. С 2003 г. грузовые тарифы были разделены на два компонента: 1) платеж за инфраструктуру (например, переключение, оперативно-диспетчерское управление) и работу локомотивных служб — около 85% от общего объема расходов; 2) оплата за услуги вагона — 15%. Регулируемые тарифы применяются, если грузоотправители предпочитают использовать принадлежащие ОАО «РЖД» вагоны, и в этом случае грузоотправитель выплачивает компании 100% тарифа 10-01. Если грузовой вагон принадлежит частному оператору вагонов или дочерней компании «РЖД», грузоотправители выплачивают ОАО «РЖД» 85% от полного тарифа 10-01.

В 2013 г. ОАО «РЖД» было разрешено изменять тарифы, регулируемые ФСТ России, в диапазоне от -12,6% до +13,4% тарифа 10-01. РЖД может использовать это право при определенных условиях (например, эти изменения носят временный характер). РЖД использовала это право несколько раз в 2013 и 2014 гг., чтобы гибко реагировать на ситуацию на рынке.

Железные дороги должны конкурировать с автомобильным сектором за грузовые перевозки в таких областях, как цена, надежность, скорость доставки и качество обслуживания. Хотя железные дороги не имеют какой-либо эффективной конкуренции за сыпучие товары, за исключением трубопроводов и водного транспорта на небольшом числе маршрутов, сектор автомобильных дорог эффективно конкурирует за контейнерные перевозки на расстояния до 2500 км и до 1500 км за некоторые категории грузов (например, продукты питания, оборудование, техника).

Частные компании и дочерние компании ОАО «РЖД» конкурируют только за вагонную часть общих затрат на грузоперевозки, исходя из цены, качества обслуживания (например, своевременная доставка, современные, более эффективные вагоны, снижающие затраты грузоотправителей, минимизация пустых обратных перевозок). Ведутся дискуссии о возможной либерализации тяги [URL: http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5050&refererLayerId=5049&id=292285]. Если это произойдет, то конкуренция в секторе грузовых перевозок возрастет по мере того, как рынок для частных перевозчиков и дочерних компаний «РЖД» увеличится с 15% до 45% расходов грузоотправителей на железнодорожные перевозки.

Либерализация системы локомотивов потребует создания соответствующего регулирующего режима во избежание дискриминации между ОАО «РЖД» и частными операторами в таких областях, как доступ к инфраструктуре, планирование и диспетчеризация поездов и сертификация водителей и локомотивов.

В Российской Федерации принимаются меры по обеспечению конкуренции в сфере железнодорожного транспорта. Так, в 2001 г. Правительство РФ приняло постановление от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурных реформ железнодорожного транспорта». Основополагающими принципами конкуренции на железнодорожном транспорте в России являются вертикальное разделение инфраструктурного управления и транспортных операций, а также горизонтальная конкуренция между межвидовыми и потенциально конкурентными рынками, смежными рынками железнодорожных перевозок (например, ремонт железнодорожного подвижного состава). В качестве примера межвидовой конкуренции между воздушным и железнодорожным транспортом можно привести маршрут Москва—Сочи. Так, весной 2018 г. стоимость авиабилета авиакомпании «Победа» в один конец составляла 1499 руб. (без багажа), в то время как проезд на поезде в купе стоит 1999 руб. При этом время в пути между железнодорожным транспортом и авиатранспортом значительно различается в пользу последнего (см. табл. 3).

Таблица 3

Сравнение средних тарифов на авиатранспорт и железнодорожный транспорт на маршруте Москва—Сочи

Авиакомпания Победа	Стандарт	Пакет плюс	Время в пути	ОАО «РЖД»	Купе	Плацкарт	СВ	Время в пути
	1499 руб.	3598 руб.	2 ч. 20 мин.		1999 руб.	2585 руб.	7627 руб.	23 ч. 22 мин.

Роль тарифов в логистике часто недооценивается, в то время как в них фокусируются все транспортные проблемы, заведомо определяющие результативность многих логистических решений. Ведь именно чаще всего это влияет на конкретных грузоотправителей, а именно общий уровень тарифов, их структуру и дифференциацию, обоснованность соотношений тарифных ставок по видам и технологиям перевозок влияет на качество принимаемых логистических решений. Так, в тарифные ставки на перевозки грузов был заложен некий усредненный коэффициент порожнего пробега для вагонов в размере 40,3% (см. Приложение № 1 к приказу ФАС России от 12 апреля 2011 г. № 263), Данный факт особенно важен при применении специализированных

вагонов (которые имеют более высокую закупочную стоимость, например, вагоны с высокой производительностью, изготовленные из алюминия), которые возвращать пустыми невыгодно. Для успешного ведения бизнеса независимому железнодорожному оператору для товаров класса II и класса III необходимо достичь высоких показателей использования вагонов, что достигается путем поиска клиентов, которые перевозят большие объемы грузов между ограниченным числом пунктов отправления и назначения, с тем чтобы иметь возможность организовать движение поездов с минимальными требованиями к сортировке. Так, в период 2013—2015 годы доля 25 крупнейших собственников грузовых вагонов в суммарном грузообороте железнодорожного транспорта выросла на 7,1%.

Существенной проблемой при использовании в логистической практике железнодорожных, т.е. государственно регулируемых тарифов, а не так называемых рыночных, сформированных на реальной экономической основе, является субъективность государственного регулирования в некоторых моментах. Так, еще в 2013 г. для того чтобы стимулировать спрос на инновационные вагоны (с нагрузкой на ось в 25 т), по инициативе ОАО «РЖД» ФСТ России предоставила скидку на пять моделей вагонов Тихвинского вагоностроительного завода. Размер скидки колебался от 6% до 30% от тарифа ОАО «РЖД» в зависимости от дальности перевозки. Таким образом, можно говорить о том, что государственные органы в интересах развития отрасли могут необоснованно предоставлять тарифные льготы определенным перевозчикам.

Установка тарифных ставок способствует развитию транспортной отрасли, создает конкурентную среду для рыночного развития перевозчиков. Однако действующие тарифы за конкретные перевозки являются слишком высокими. Более того, российские железные дороги будут функционировать неэффективно, с реальными издержками для производителей и потребителей, если расходы на перевозки или доступ к инфраструктуре будут рассчитываться без точной и конкретной информации о затратах. Подавляющий объем перевозимых по железной дороге грузов представляют грузы сырьевой группы. В этом процессе активную роль играет государство, которое регулирует тарифные ставки на перевозки тех видов грузов, которые вывозит из страны в большей степени, что способствует расширению экспорта посредством согласования дополнительных скидок с тарифа на перевозки. Следует отметить, что ОАО «РЖД» одновременно стремится к повышению тарифов на пассажирские перевозки, что в свою очередь, приводит к оттоку пассажиров и использованию ими других видов транспорта. Рассмотрев структуру доходных статей ОАО «РЖД», можно сделать вывод о том, что пассажирские перевозки не являются рентабельными настолько, насколько являются грузовые перевозки. Поэтому государство в большей

степени развивает грузовые перевозки путем предоставления скидок и закупки вагонов с повышенной осевой нагрузкой.

Литература

1. Мачерет, Д. А. О чем свидетельствует столетняя динамика показателей крупнейших железнодорожных систем // Экономическая политика. — 2016. — Т. 11.
2. Козлова, И. Н. Конкурентоспособность и влияющие на нее факторы на рынке железнодорожных перевозок контейнеропригодных грузов // Вестник Государственного университета управления. — 2015. — № 11.
3. Энергетическая стратегия холдинга РЖД на период до 2015 года и на перспективу до 2030 года: zd-expo.ru›doc/Energ_Strateg_new.pdf
4. Холопов, К. В. Развитие конкуренции на рынке международных автомобильных перевозок грузов в Российской Федерации / К. В. Холопов, А. И. Забоев // Российский внешнеэкономический вестник. — 2014. — № 9.
5. Ликвидация перекосов тарифной системы — необходимое условие для сохранения конкурентоспособности грузовладельцев и железнодорожных перевозок // Экономика железных дорог. — 2014. — № 6.

Literature

1. Macheret, D. A. the dynamics of the largest railway systems indicators testifies to the centenary // Economic policy. — 2016. — Vol. 11.
2. Kozlova, I. N. Competitiveness and the factors influencing it in the market of railway transportation of container cargoes // Bulletin of the State University of management. — 2015. — № 11.
3. The energy strategy of the Russian Railways group for the period till 2015 and on prospect till 2030: zd-expo.ru.doc/Energo_Strateg_new.pdf
4. Kholopov, K. V. development of competition in the market of international road transport of goods in the Russian Federation / K. V. Kholopov, A. I. Zaboev // Russian foreign economic Bulletin. — 2014. — № 9.
5. Elimination of tariff system distortions is a necessary condition for maintaining the competitiveness of cargo owners and rail transport // Economy of Railways. — 2014. — № 6.

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.918:656.2

© Бочарникова Ксения Валерьевна
— аспирант кафедры гражданского права
Национального исследовательского Томского
государственного университета, практикующий юрист
aksi__27@mail.ru

Споры в вагонном ремонтном хозяйстве как особая категория судебно-арбитражных споров

Аннотация. История возникновения железных дорог и соответствующего транспорта насчитывает ни одно столетие. В России идея создания и эксплуатации железных дорог начинает зарождаться в конце XVIII в., когда развитие любой научно-технической мысли шло в непосредственной связи с капиталистическими настроениями общества. По мере развития капитализма, укрепления его основы, которую составляло производство товаров, оказание различного рода услуг, коммерция и другие виды законной экономической деятельности, в целях обслуживания промышленных нужд крупных предприятий по производству товаров в 1825 г. в России появляется железнодорожный транспорт. Спустя десять лет во исполнение Указа Николая I от 15 апреля 1836 г. в России начинается строительство первой Царскосельской железной дороги.

Сегодня трудно переоценить особое стратегическое значение железнодорожного комплекса для развивающейся экономики Российской Федерации, доля транспорта и связи в которой, по данным Росстата, составляет 8,7%. Железная дорога является важным связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременную доставку жизненно важных грузов на отдаленные территории страны. Вместе с тем указанного эффекта нельзя было бы достичь, если бы в структуре железнодорожного комплекса России отсутствовали особые образования — вагонные ремонтные компании (ВРК), деятельность которых напрямую связана с поддержанием в надлежащем состоянии железнодорожного транспорта (грузового и пассажирского).

В связи с этим деятельность данных компаний, в частности практика их участия в судебно-арбитражных спорах, представляет особый интерес для

автора настоящей статьи. Поэтому одной из задач нашего исследования является рассмотрение особенностей деятельности вагонных ремонтных компаний, а также отношений с их участием, которые определяют специфику судебно-арбитражных споров о некачественно проведенных вагонными компаниями ремонтах грузовых вагонов.

В статье рассматриваются особенности судебно-арбитражных споров с участием вагонных ремонтных компаний, связанные с их особым правовым статусом и структурой. Автор анализирует нормы источников правового регулирования отношений, складывающихся по поводу ремонта грузовых вагонов, а также порядок ведения рекламационно-претензионной работы в области ремонтного хозяйства. Большое внимание в статье уделено роли документов и гарантийным обязательствам вагонных ремонтных компаний. Статья также содержит анализ и обобщение новейшей судебной практики по спорам о возмещении расходов на устранение недостатков, возникших вследствие некачественно выполненного ремонта грузовых вагонов.

Ключевые слова: договор подряда; плановый ремонт вагона; качество работ; гарантийная ответственность; вагонная ремонтная компания.

© Bocharnikova K.
— postgraduate student of the department
of civil law Of the national research Tomsk state University,
practicing lawyer

Disputes in wagon repair economy as a special category of judicial and arbitration disputes

Abstract. The history of the Railways and the corresponding transport has more than one century. In Russia, the idea of creating and operating Railways begins to emerge at the end of the XVIII century, when the development of any scientific and technical thought was in direct connection with the capitalist sentiments of society. With the development of capitalism, strengthening its foundations, which was the production of goods, the provision of various kinds of services, Commerce and other legitimate economic activities, in order to serve the industrial needs of large enterprises for the production of goods in 1825 in Russia there is a railway transport. Ten years later, pursuant to the Decree of Nicholas I of April 15, 1836 in Russia begins the construction of the first Tsarskoye Selo railway.

Today it is difficult to overestimate the special strategic importance of the railway complex for the developing economy of the Russian Federation, the share of transport and communications in which, according to Rosstat, is 8.7%. The railway is an important link of the unified economic system, provides stable

activity of industrial enterprises, timely delivery of vital goods to the remote territories of the country. However, this effect could not be achieved if the structure of the railway complex of Russia did not have special education — wagon repair companies (VRK), whose activities are directly related to the maintenance of the proper condition of rail transport (freight and passenger).

In this regard, the activities of these companies, in particular the practice of their participation in litigation, is of particular interest to the author of this article. Therefore, one of the objectives of our study is to consider the features of the activities of wagon repair companies, as well as relations with their participation, which determine the specifics of judicial and arbitration disputes about the poor quality of repairs of freight cars carried out by wagon companies.

The article considers the features of arbitral disputes with Stock Carriage Repair Kompanies related with their special legal status and structure. The author analyzes the sources of legal regulation relations of maintenance of railway carriage and the order of reclamation-claim work in this field. A lot of attention is paid to review a role of documents and warranty. The article also provides an analysis and synthesis of new judicial practice on disputes about compensation of the costs arising because of defective repair of railway carriage.

Keywords: contractor's agreement; maintenance of the railway carriage; quality; warranty; Stock Carriage Repair Company.

Особенности субъектного состава участников правоотношений, возникающих по поводу ремонтов вагонов. Субъектный состав гражданского правоотношения обычно служит одним из определяющих критериев разграничения правоотношений на различные виды. Являясь по своей правовой природе относительными правоотношениями, относящимися к виду подрядных обязательств, отношения ремонта грузовых вагонов связывают между собой взаимными правами и обязанностями титульных владельцев вагонов (получателей по договорам предоставления вагонов, арендаторов, лизингополучателей, собственников) и вагоноремонтные компании, производящие ремонт на профессиональной основе. Если личность заказчика — титульного владельца вагонов не вызывает каких-либо дополнительных вопросов, то личность подрядчика — вагоноремонтной компании требует подробного разъяснения.

В 2011 г. в соответствии с Программой структурной реформы на железнодорожном транспорте на базе предприятий, входивших в Центральную дирекцию по ремонту грузовых вагонов, ранее являющейся филиалом ОАО «РЖД», было создало три дочерних общества в области ремонта грузовых вагонов: АО «ВРК-1», АО «ВРК-2» и АО «ВРК-3« с долей участия ОАО «РЖД» в уставном капитале приблизительно 99,999999992%.

Вагонные ремонтные компании представляют собой коммерческие юридические лица, образованные в организационно-правовой форме акционерного общества, основными видами деятельности которых выступают: оказание услуг по проведению плановых (деповского и капитального) и текущего ремонтов подвижного состава, его техническое обслуживание; ремонт узлов и деталей, колесных пар подвижного состава; сервисное и гарантийное обслуживание грузовых вагонов; проведение промывочно-пропарочных работ в отношении вагонов; сбор лома черных и цветных металлов; обеспечение отремонтированными узлами и деталями грузовых вагонов эксплуатационных вагонных депо и др. (п. 3.1 разд. 3 Устава АО «ВРК-2»).

Вагонные ремонтные компании представляют собой вертикально интегрированные компании с широкой географией присутствия, позволяющей выполнять ремонт различных типов грузовых вагонов на территории различных субъектов РФ. В связи с этим вагонные ремонтные компании обладают сложной структурой, в которой выделяются филиалы, объединяющие вагоноремонтные предприятия (ВРП), в том числе вагонные ремонтные депо (ВЧДР), вагонно-колесные мастерские (ВКМ), вагонные участки (ВУ).

Широкая география присутствия вагоноремонтных компаний, безусловно, определяет особенности споров с их участием. Так, порядок направления претензии в адрес вагонных ремонтных компаний обладает определенной спецификой. Претензии к качеству проведенного ремонта, а также претензии о возмещении расходов на устранение недостатков проведенного ремонта подлежат направлению непосредственному подрядчику, проводившему ремонт, как правило, вагонному ремонтному депо. Указанное условие обычно прямо закреплено в договоре между вагонной ремонтной компанией и заказчиком и логически вытекает из п. 4.4 Временного регламента ведения рекламационно-претензионной работы в вагонном хозяйстве (утвержден ОАО «РЖД» 25 июля 2011 г. № 1085/ЦДИ-2011).

Вместе с тем при решении вопроса о принятии искового заявления к производству суды, указывая на несоблюдение досудебного порядка урегулирования спора ввиду направления претензии ненадлежащему субъекту (претензия направлена непосредственно в вагонное ремонтное депо, а не по месту нахождения самого юридического лица или его филиала) оставляют исковые заявления без движения (см. например Определение Арбитражного суда г. Санкт-Петербурга и Ленинградской области от 22 июля 2016 г. по делу № А56-49614/2016). Принимая во внимание широкую географию присутствия вагоноремонтных компаний, суды просят обосновать территориальную подсудность спора определенному арбитражному суду. Инкорпорируя данное условие в определение об оставлении искового заявления без движения, суды исходят из следующих обстоятельств: как правило, договоры на

проведение плановых видов ремонтов заключаются по месту нахождения самого юридического лица — вагонной ремонтной компании, выполнение ремонтных работ в отношении вагона осуществляется в отдельных вагонных ремонтных депо, входящих в структуру филиала компании, а устранение недостатков некачественно проведенного ремонта производится в эксплуатационных вагонных депо (ЭВД), которые не входят в структуру вагонных ремонтных компаний. В связи с этим для судов возникает проблема определения территориальной подсудности спора. Правильное определение суда, компетентного рассматривать спор выступает важным фактором оперативного рассмотрения дела по существу.

Необходимо отметить, что предъявление иска в арбитражный суд по месту нахождения юридического лица — вагоноремонтной компании или по месту нахождения вагонного ремонтного депо, проводившего ремонт, оказывается неудобным как для самого заказчика, требующего возмещение расходов на устранение недостатков некачественного ремонта, так и для подрядчика. Поэтому юридически грамотным и целесообразным выходом из сложившейся ситуации является предъявление иска по месту нахождения филиала вагонной ремонтной компании, учитывая тот факт, что вагонные ремонтные депо, проводившие плановый ремонт вагонов, который впоследствии оказался некачественным, являются структурными подразделениями филиалов вагонных ремонтных компаний. Поэтому предъявление иска по месту нахождения филиала вагонной ремонтной компании полностью согласуется с п. 5 ст. 36 АПК РФ, в соответствии с которым иск к юридическому лицу, вытекающий из деятельности его филиала, представительства, расположенных вне места нахождения юридического лица, может быть предъявлен в арбитражный суд по месту нахождения филиала или представительства. Таким образом, действия истца (владельца вагонов, в отношении которых проведен некачественный ремонт) полностью основаны на законе, а сам истец правомерно руководствуется правилом об альтернативной подсудности (см. решения арбитражного суда Новосибирской области по делам № А45-3672/2016, №А45-9425/2016,А45-9423/2016,А45-3669/2016).

Особенности правового регулирования в вагонном ремонтном хозяйстве. Деятельность в области вагоноремонтного хозяйства, безусловно, является особой экономико-хозяйственным сектором, правовое регулирование которого должно осуществляться в соответствии с особыми правилами. Главной особенностью правового регулирования отношений, возникающих в вагонном ремонтном хозяйстве, выступает особая система источников, в которую наряду с нормами ГК РФ о договоре подряда (ст. 702—729), включаются также ряд источников, содержащих специальное правовое регулирование. Правила, регулирующие отношения в вагонном ремонтном хозяйстве, содержатся в распоряжениях,

руководствах, регламентах ОАО «РЖД». Так, в настоящее время действуют: распоряжение ОАО «РЖД» от 25 января 2007 г. № 109р «Об утверждении примерной формы договора на выполнение работ по текущему отцепочному ремонту грузовых вагонов»; Руководство по деповскому ремонту «Грузовые вагоны железных дорог колеи 1520 мм», утвержденное 54-м Советом по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ (протокол от 18—19 мая 2011 г. № 54); Временный регламент ведения рекламационно-претензионной работы ОАО «РЖД» от 25 июля 2011 г. № 1085/ЦДИ-2011; Руководящий документ «Ремонт тележек грузовых вагонов» РД 32 ЦВ 052-2009, утвержденный 14 мая 2010 г. на 52-м заседании Совета по железнодорожному транспорту СНГ. Каждый из вышеперечисленных документов не только учитывает специальные технические требования и технологические особенностей процессов в вагонном ремонтном хозяйстве при регулировании соответствующих отношений, но и является руководящим материалом для работников вагонных ремонтных организаций и иных подразделений ОАО «РЖД».

В свете ч. 5 ст. 4 АПК РФ (обязательный претензионный порядок) наибольшее значение для разрешения споров, возникающих между вагонными ремонтными компаниями и владельцами вагонов по поводу некачественно проведенного ремонта, имеет Временный регламент ведения рекламационно-претензионной работы ОАО «РЖД» от 25 июля 2011 г. № 1085/ЦДИ-2011. Временный регламент устанавливает правила проведения рекламационной работы, предъявления и удовлетворения претензий, выставленных по результатам некачественного изготовления, ремонта, различных видов технического обслуживания вагонов, вагоностроительным, вагоноремонтным и другим предприятиям вагонного хозяйства различных форм собственности, ведомственной принадлежности. Особое внимание во Временном регламенте уделено гарантийным обязательствам подрядчика и роли рекламационных документов.

Особенности гарантийных обязательств вагонной ремонтной компании. В соответствии с п. 1.4 Временного регламента гарантийный срок ответственности — период времени, в течение которого предприятием-поставщиком гарантируется исправная работа грузового вагона при соблюдении правил его эксплуатации и технического содержания, а также исправность узлов грузовых вагонов и запасных частей при условии надлежащей их эксплуатации и хранения в соответствии с техническими условиями, техническими описаниями, оговоренными в соответствующей технической документации (паспорта, инструкции, руководства). Поставщиком в соответствии с Временным регламентом выступает сторона поставки, определяемая договором поставки или ремонта (ВЧДР; ВКМ; ВЧДЭ; ВРП; ВРЗ — вагоноремонтный завод; ВСЗ — вагоностроительный завод).

Пунктом 16.1 Руководства по деповскому ремонту, в частности, предусмотрено, что вагонные депо, производящие деповской ремонт вагонов, несут ответственность за качественный ремонт узлов и деталей, исправную работу вагона и его узлов до следующего планового ремонта, считая от даты оформления уведомления об окончании ремонта вагонов формы ВУ-36. В связи с этим особенностью гарантийных обязательств вагонных ремонтных компаний выступает принцип «безоговорочной гарантийной ответственности»: вагонная ремонтная компания практически безоговорочно несет гарантийную ответственность за ремонт, проведенный вагонным ремонтным депо в пределах гарантийного срока. Вместе с тем типовой договор на выполнение ремонта грузового вагона, заключенный между вагонной ремонтной компанией и владельцем вагона, часто содержит перечень обстоятельств, исключающих гарантийную ответственность подрядчика. Например, такими обстоятельствами могут выступать: повреждение грузовых вагонов в процессе погрузки—выгрузки грузов, естественный эксплуатационный износ, нарушение заказчиком норм технической эксплуатации или содержания грузового вагона. Таким образом, иные обстоятельства, не указанные в договоре, заключенном между вагонной ремонтной компанией и заказчикам, не могут служить основанием для освобождения подрядчика от гарантийной ответственности. В частности, неоднократная погрузка вагонов либо внеплановая отцепка в текущие ремонты не являются обстоятельством, исключающим гарантийную ответственность подрядчика (см., например, решения Арбитражного суда Новосибирской области от 11 июля 2016 г. по делу № А45-3669/2016; от 4 мая 2016 г. по делу № А45-3746/2016; от 8 июля 2016 г. по делу № А45-9425/2016).

Возложение гарантийной ответственности на вагонную ремонтную организацию на принципах «безоговорочности» также обусловлено тем, что выполняя определенный объем работ в отношении грузового вагона, подрядчик не только обязуется провести работы, указанные в договоре, но и установить общее техническое состояние и пригодность вагона к эксплуатации. Непроведение действий по установлению общего технического состояния вагона может повлечь неисправность всего вагона, в отношении которого были выполнены отдельные работы и как следствие, подрядчик может быть привлечен к гарантийной ответственности. Кроме того, необходимо отметить, что в целях снижения риска привлечения к гарантийной ответственности подрядчика представители последнего обязаны проводить дополнительную проверку качества ремонта грузового вагона после выпуска вагона из ремонта. В частности, в силу разд. 16 «Проверка и приемка вагонов после ремонта» Руководства по деповскому ремонту начальник (заместитель начальника, старший мастер) вагоноремонтного предприятия осуществляют испытания отремонтированных вагонов, определяют его коммерческую и

эксплуатационную пригодность, среди прочих лиц подписывают уведомление по форме ВУ-36М о приемке грузовых вагонов из ремонта.

Принцип «безоговорочной гарантийной ответственности» действует и в тех случаях, когда подрядчик проводил работы по ремонту сложных элементов вагона, состоящих из нескольких составных частей (общие работы). В связи с этим в силу действия принципа «безоговорочной гарантийной ответственности» и принятых на себя обязательств подрядчик не может ссылаться на отсутствие гарантийных обязательств перед заказчиком, указав на то, что ремонт отдельных деталей, составляющих сложный элемент, им не проводился (см. постановление Арбитражного суда Западно-Сибирского округа от 24 апреля 2015 г. по делу № А27-7505/2014; постановление Арбитражного суда Уральского округа от 18 января 2016 г. по делу № А47-13707/2014; постановление Шестого арбитражного апелляционного суда от 15 августа 2016 г. по делу № А04-7885/2015). В частности, подрядчик не вправе ссылаться на непроведение ремонта боковой рамы грузового вагона, если он проводил ремонт рамы тележки, которая согласно п. 2.2 «РД 32 ЦВ 052-2009. Руководящий документ. Ремонт тележек грузовых вагонов» является составной частью тележек моделей 18-100. Само же проведение ремонта тележечного участка или иных общих работ может подтверждаться расчетно-дефектной ведомостью на деповской ремонт грузового вагона, а также дефектной ведомостью.

Вместе с тем, подрядчик — вагонная ремонтная компания освобождается от гарантийной ответственности в случае заявления требований из ненадлежащего качества проведенного ремонта за пределами срока исковой давности. Согласно общим положениям ГК РФ о сроке исковой давности (ст. 199, 200 ГК РФ) исковая давность применяется судом только по заявлению стороны в споре, сделанному до вынесения судом решения. Течение срока исковой давности начинается со дня, когда лицо узнало или должно было узнать о нарушении своего права. Вместе с тем, как следует из положений ст. 420 ГК РФ, к обязательствам, возникшим из договора, применяются общие положения об обязательствах (ст. 307—419 ГК РФ), если иное не предусмотрено правилами гл. 27 ГК РФ и правилами об отдельных видах договоров. Таким образом, в силу специальных норм ГК РФ о договоре подряда, для требований из ненадлежащего качества проведенного ремонта грузового вагона устанавливается сокращенный срок исковой давности, который составляет один год (п. 1 ст. 725 ГК РФ). Более того, течение срока исковой давности начинается со дня заявления о недостатках, если заявление заказчика по поводу недостатков результата работы сделано в пределах гарантийного срока (п. 3 ст. 725 ГК РФ). Формой заявления о недостатках является направление претензий (постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 4 февраля 2016 г. по делу № А40-170994/15).

Документы в вагонном ремонтном хозяйстве. Осуществление любой

хозяйственной операции в вагонном ремонтном хозяйстве опосредуется упорядоченным документооборотом. Документы, составленные субъектами вагонных ремонтных правоотношений, имеют важное юридическое значение для выяснения конкретных обстоятельств дела. Вместе с тем каждый документ, составленный в рамках вагонных ремонтных операций, обладает собственной функцией. Так, например уведомление на ремонт вагона, составленное по форме ВУ-23М, является документом, удостоверяющим технически неисправное состояние вагона, а также подтверждает основание для перевода вагона из рабочего парка в парк неисправных вагонов, независимо от его местонахождения. Удостоверение факта выполнения ремонта грузового вагона в полном соответствии с правилами ремонта, техническими условиями, чертежами, а также пригодность вагона для дальнейшей эксплуатации производится на основании составленного уведомления о приеме вагона (форма ВУ-36). На основании данного уведомления отремонтированные вагоны подлежат снятию с учета по неисправности и переводятся в парк исправных вагонов. Факт выявления дефекта обычно подтверждается различного рода заключениями (например, заключением по случаям излома или обнаружения в эксплуатации трещины боковой рамы или надрессорной балки тележки модели 18-100), первичными актами на грузовой вагон, актами браковки запасных частей грузового вагона

В целях устранения недостатков, возникших вследствие некачественно проведенного ремонта, заказчик проводит текущий ремонт такого вагона в эксплуатационном вагонном депо (ЭВД) на основании договора подряда, заключенного с ЭВД, входящим в структуру ОАО «РЖД». Проведение текущего ремонта ЭВД в целях возмещения вагонной ремонтной компанией затрат заказчика на его проведение может быть подтверждено актами о выполненных работах, расчетно-дефектными ведомостями на текущий ремонт вагона, а также составленным по форме ВУ-23М уведомлением на текущий ремонт вагона и уведомлением о приемке его из ремонта (ВУ-36), расчетно-дефектными и дефектными ведомостями на текущий ремонт вагона.

Вместе с тем основополагающим документом в вагонном ремонтном хозяйстве является акт-рекламация. Значение данного документа очень велико, поскольку именно в акте-рекламации в соответствии с Временным регламентом определяется виновное в проведении некачественного ремонта и выявленных дефектах предприятие, а также устанавливается его клеймо. По итогам проведенного расследования в акте-рекламации закрепляется причина появления дефекта и определяются конкретные технические правила, которые были нарушены при проведении ремонта грузового вагона. Например, такой акт может содержать следующую формулировку: «Причиной неисправности вагона послужила раковина над буксовым проемом более 7 мм у боковой рамы № 104217. Изъять из эксплуатации согласно РД 32 ЦВ 059—2009 г. (п. 8.3). Излом внутренней

подклиновой пружины по старой 15% трещине у боковой рамы № 0014-104217—2007 г. Нарушение РД 32 ЦВ 052—2009 г. (п. 11.1) при производстве деповского ремонта», а также установлен виновный — ВЧДР Тайшет АО «ВРК-1» (651). Как следует из п. 1.4, 4.2 Временного регламента, претензии выставляются в адрес подрядчика на основании рекламационного акта.

Поскольку акт-рекламация является основным доказательством по делу, подтверждающим вину вагонной ремонтной компании в некачественно проведенном ремонте, вагонные ремонтные компании намеренно и совершенно безосновательно пытаются дискредитировать акты-рекламации как ключевые доказательства по делу, заявляя различные доводы для того, чтобы исключить доказательственное значение данных актов. В частности, вагонные ремонтные компании заявляют о том, что акты-рекламации являются ненадлежащим доказательством вины, так как составлены с нарушениями действующего законодательства или ставят под сомнение изложенные в актах-рекламациях выводы компетентной комиссии, осуществляющей расследование причин отцепки вагонов в текущий ремонт.

Одним из наиболее распространенных доводов подрядчика, опровергающих доказательственную силу акта-рекламации, выступает возражение относительно законности порядка расследования и составления акта-рекламации. Выгонные ремонтные организации заявляют о несоблюдении порядка расследования и недопустимости принятия во внимание в качестве доказательств односторонних актов-рекламаций. Порядок ведения рекламационно-претензинной работы, в том числе составления компетентными комиссиями актов-рекламаций, а также определение предприятия, виновного в выявленных дефектах вагонов, осуществляется на основании Временного регламента. В соответствии с примечанием к п. 2.1 Временного регламента предприятие, изготовившее или отремонтировавшее вагон плановым видом ремонта, а также компания — собственник вагонов самостоятельно контролируют внеплановые отцепки вагона в ремонт в период его эксплуатации до истечения срока гарантии на вагон. В суточный срок с момента отцепки вагона по неисправности эксплуатационные вагонные депо информируют телеграммой предприятие поставщика и компанию-собственника вагонов об участии в расследовании технологической неисправности вагонов, их узлов или деталей. В случае неполучения в суточный срок сообщения от представителей поставщика и компании-собственника о его выезде, вагонное эксплуатационное депо начинает расследование характера и причин возникновения дефектов, несоответствий качеству и составляет односторонний рекламационный акт, которым руководствуется в дальнейшей работе. Исходя из анализа п. 2.1 Временного регламента вагонное ремонтное депо подрядчика обязано самостоятельно отслеживать все внеплановые отцепки вагонов в течение гарантийного

срока и информировать эксплуатационное вагонное депо о своем намерении участвовать в расследовании неисправности вагона в течение суток с момента отцепки вагона. В случае отказа от участия в таком расследовании подрядчик не вправе ссылаться на то, что акт-рекламация составлен в одностороннем порядке. Таким образам, возражения подрядчика относительно односторонних актов-рекламаций признаются судами несостоятельными, так как акты-рекламации составлены в полном соответствии с требованиями Временного регламента и имеют как юридическую, так и доказательственную силу, даже в случае отсутствия представителей подрядчика при его заполнении (см., например, решения Арбитражного суда Новосибирской области от 23 июля 2014 г. по делу № А45-4545/2014; от 8 сентября 2014 г. по делу № А45-13395/2014 г., оставленное в силе решением Седьмого арбитражного апелляционного суда от 25 ноября 2014 г.; решение Арбитражного суда г. Москвы от 6 июня 2014 г. по делу № А40-18625/2014; решение Арбитражного суда Свердловской области от 16 сентября 2014 г. по делу № А60-15763/2014). Акты-рекламации, составленные в установленном порядке компетентной комиссией, являются безусловным доказательством вины подрядчика, отражают дефект, его причину и вину подрядчика, согласуются с иными доказательствами, предоставляемыми по делу, поэтому являются допустимыми и достоверными доказательствами противоправности, вины и причинно-следственной связи между проведенным подрядчиком ремонтом и выявленными в процессе эксплуатации вагона дефектами (определение Верховного Суда РФ от 26 июня 2015 г. № 304-ЭС15-9073; постановление Девятого арбитражного апелляционного суда от 4 августа 2015 г. по делу № А40-55719/15).

Более того, необходимо отметить, что в случае, если истцом (заказчиком) доказана причинно-следственная связь между возникшими ввиду некачественного ремонта убытками и расходами на услуги по оформлению рекламационно-претензионной документации, подрядчик обязан возместить не только расходы на проведенный текущий ремонт, но и рекламационные расходы. Несмотря на то что необходимость проведения рекламационно-претензионной работы не находится в прямой причинно-следственной связи с возникшими убытками и не подпадает под комплекс необходимых операций, непосредственно влияющих на восстановление исправности вагона или его изделий, такие расходы подлежат возмещению. В соответствии условиями типового договора на плановые виды ремонта, обычно используемого в договорной практике сторон, подрядчик обязан возместить заказчику все расходы заказчика, возникшие вследствие некачественно выполненных работ в течение гарантийного срока. В соответствии с п. 1.8, 4.1 Временного регламента на основании лишь одного оригинала акта-рекламации владелец вагона вправе предъявить затраты на текущий ремонт подрядчику, осуществившему некачественный ремонт вагона.

Составление акта-рекламации находится в прямой зависимости от ненадлежащим образом проведенного ремонта, так как только в случае выявления недостатков ремонта заказчику необходимы рекламационные документы. Более того, поскольку стороны договора на плановые виды ремонта согласовывают обязательность предъявления акта-рекламация формы ВУ-41М следовательно, при его предъявлении заказчику как истцу должны быть возмещены все расходы, связанные с ремонтом, в том числе и расходы на услуги по составлению актов-рекламаций (Постановление арбитражного суда Московского округа от 27 января 2016 г. по делу № А40-57150/15).

Иное направление оспаривания вины подрядчика в некачественно выполненном ремонте состоит в указании вагонными ремонтными организациями на то, что акты выполненных работ, подписанные заказчиком без возражений, а также уведомления по форме ВУ-36М подтверждают надлежащее выполнение обязательств подрядчиком по деповскому ремонту грузовых вагонов. Вместе с тем сам факт подписания сторонами актов выполненных работ, а также составление уведомления по форме ВУ-36М не подтверждают отсутствие вины депо, проводившего ремонт грузового вагона в возникновении его дефектов в течение гарантийного срока, а напротив являются доказательствами того, что подрядчиком выполнен деповской ремонт вагонов, а также приняты на соответствующие гарантийные обязательства (аналогичный вывод закреплен в решении Арбитражного суда Новосибирской области от 19 декабря 2015 г. по делу № А45-16226/2015; постановлении Седьмого арбитражного апелляционного суда от 5 ноября 2014 г. по делу № А45-4545/2014). Данная позиция обусловлена тем, что заказчик в силу своей некомпетентности не может контролировать технологию ремонта узлов и деталей вагона, следовательно, у заказчика нет объективной возможности при приемке вагона из ремонта указать на все скрытые недостатки, которые могут повлечь в дальнейшем появление дефектов вагонов. Более того, ссылка подрядчика на уведомления ВУ-36М не может выступать в качестве надлежащего доказательства качества выполненных работ по деповскому ремонту, поскольку уведомление ВУ-36М о приемке вагонов из ремонта подписывается представителем подрядчика (вагонной ремонтной компании) и представителем перевозчика (ОАО «РЖД»). Данный подход подтверждается многочисленной судебной практикой (решения Арбитражного суда г. Москвы от 31 июля 2013 г. по делу № А40-39469/2013, от 25 октября 2013 г. по делу № А40-88988/2013г.).

ОСОБЕННОСТИ ПРАВООТНОШЕНИЙ СУБЪЕКТОВ, ОБЕСПЕЧИВАЮЩИХ ТРАНСПОРТНУЮ БЕЗОПАСНОСТЬ

УДК 347.463

© Дмитриева Майя Сергеевна
— преподаватель Правового колледжа
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ), юрисконсульт отдела государственных
закупок Института проблем химической физики
Российской академии наук
maiyasnig@yandex.ru

© Дмитриев Алексей Иванович
— кандидат физико-математических наук,
доцент кафедры «Информационно-математические
технологии и информационное право»
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ)
alex-dmitriev2005@yandex.ru

© Братчук Елена Дмитриевна
— студент Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
elena.bratchuk@rambler.ru

Транспортные ассоциации: их место и роль в правовом поле

Аннотация. Профессиональные ассоциации занимаются защитой частных интересов представителей той или иной профессии, а также общественных интересов определенной профессии. Ассоциации отстаивают интересы профессии, вводят стандарты и нормы поведения в профессиональном сообществе, преследуют их нарушителей. В ассоциациях транспортных юристов занимаются консультированием по юридическим вопросам в транспортной сфере в различных отраслях законодательства, так как возрастает необходимость грамотного юридического сопровождения транспортной составляющей бизнеса. Они оказывают помощь в составлении исковых заявлений, жалоб,

представляют интересы клиентов в суде, помогают с подготовкой договоров и соглашений. В целом можно сказать, что они занимаются юридическими вопросами и нюансами в транспортной сфере. В статье дан обзор российских и международных профессиональных ассоциаций транспортной отрасли. Рассмотрены ассоциации транспортных юристов Северной Америки (США, Канада) и Европы (Голландия, Хорватия). Обозначен круг вопросов, которыми они занимаются, в каких частях мира находятся и перспективы их развития.

Ключевые слова: транспортное право; транспортные ассоциации; ассоциация транспортных юристов.

© Dmitrieva M.
— lecturer at the law College of the Law Institute
of the Russian University of Transport,
legal adviser of the public procurement Department
of the Institute of chemical physics of the Russian Academy of Sciences

© Dmitriev A.
— candidate of physical and mathematical sciences,
associate professor of the department «Information
and mathematical technologies and information law»
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Bratchuk E.
— student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Transport associations: their place and role in the legal field

Abstract. Professional associations are engaged in the protection of the private interests of representatives of a particular profession, as well as the public interests of a particular profession. Associations defend the interests of the profession, introduce standards and norms of behavior in the professional community, pursue their violators. The associations of transport lawyers are engaged in advising on legal issues in the transport sector in various branches of legislation, as the need for competent legal support of the transport component of the business increases. They assist in the preparation of claims, complaints, represent clients in court, help with the preparation of contracts and agreements. In General, we can say that they deal with legal issues and nuances in the transport sector. The article provides an overview of Russian and international professional associations of the transport industry.

Associations of transport lawyers of North America (USA, Canada) and Europe (Holland, Croatia) are considered. The range of issues that they deal with, in which parts of the world are and prospects for their development.

Keywords: transport law; transport associations; Association of transport lawyers.

В России существует несколько ассоциаций. Краткий обзор их приведен в табл. 1.

Таблица 1

Транспортные ассоциации России

	Название, год основания, логотип, Интернет-сайт	Цели, задачи, функции
	Ассоциация «Транспортная безопасность» 2011 г. АССОЦИАЦИЯ организаций, осуществляющих деятельность в области обеспечения транспортной безопасности «ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ» http://atb-tsa.ru/	Объединение усилий профессионального сообщества, взаимодействие с органами государственной власти и общественности в области обеспечения транспортной безопасности; формирование цивилизованных отношений участников процесса обеспечения транспортной безопасности; внедрение элементов саморегулирования в области транспортной безопасности
	Ассоциация «Безопасность транспортной деятельности» 2015 г. Ассоциация «Безопасность транспортной деятельности» Ассоциация организаций, осуществляющих деятельность по обеспечению безопасности в сфере транспорт http://assbt.ru/	Создание системы инструментального надзора за перемещением ядерных материалов и радиоактивных веществ; создание системы дистанционного контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности при осуществлении перевозок опасных грузов; построение и развитие аппаратно-программного комплекса «Безопасный город»; создание

		системы обеспечения безопасности автомобильных перевозок на автомобильных дорогах России в рамках государственно-частного партнерства
	Национальная ассоциация предприятий автомобильного и городского пассажирского транспорта 2012 г. http://www.napta.ru/	Защита интересов участников автотранспортного сообщества; представление их интересов в органах власти и создание цивилизованных условий функционирования рынка пассажирских автоперевозок; участие в разработке нормативных правовых актов, регулирующих автомобильные перевозки; судебная защита прав перевозчиков; реализация проектов, способствующих повышению эффективности транспортной отрасли
	Ассоциация транспортных инженеров 2015 г. АТИ АССОЦИА ТРАНСПОРТ ИНЖЕНЕ Объединение специалистов в области развития транспортных с обеспечения их эффективного функционир http://www.traffic-ing.ru/	Содействие повышению качества нормативных правовых актов, направленных на улучшение функционирования транспортных систем; привлечение широкой общественности к проблеме улучшения функционирования транспортной инфраструктуры; представление и защита имущественных интересов (прав) членов ассоциации; организация и проведение семинаров, конференций, деловых встреч представителей общественных кругов России

Из табл. 1 видно, что задачи большинства российских транспортных ассоциаций в правовой сфере мало отличаются от задач самых обычных юридических фирм. Для совершенствования транспортной отрасли деятельность ассоциаций транспортных юристов должна носить более

фундаментальный характер, нежели прикладной. Действия профессионального сообщества, специализирующегося на транспортном праве должны быть направлены на организацию научно-исследовательских работ, подготовку научных публикаций по транспортному праву, образовательную деятельность (проведение курсов повышения квалификации), поддержку молодых специалистов. Следует отметить, что в современном транспортно-правовом поле России нет организации, выполняющей подобные функции. Далее мы обратимся к международному опыту создания ассоциаций транспортных юристов.

Краткий обзор международных ассоциаций транспортных юристов приведен в табл. 2.

Таблица 2

Международные ассоциации транспортных юристов

№	Название, год основания, логотип, Интернет-сайт	Цели, задачи, функции
1	Association of Transportation Law Professionals (ассоциация специалистов по транспортному праву) 1929 г. http://www.atlp.org/	Цель — оснастить своих членов необходимыми инструментами, чтобы быть жизненно важными ресурсами для своих компаний, фирм, клиентов, которые конкурируют на постоянно меняющемся и все более глобальном рынке транспорта и логистики. Ассоциация предоставляет транспортным юристам возможности для дальнейшего образования в области транспортного права, оказывает консультационную и правовую поддержку своих членов в различных областях транспортного права. Есть свой печатный орган — информационный бюллетень «Association Highlights»
2	Transportation Lawyers Association (ассоциация транспортных юристов) 1937 г.	Информационная и образовательная функция: регулярно проводятся курсы повышения квалификации, издаются публикации, проводятся конференции. Структура

	Transportation Lawyers Association Established 1937 TLA 80th ANNIVERSARY 1937-2017 www.translaw.org	ассоциации включает в себя несколько департаментов, специализирующихся по тому или иному направлению транспортного права. Каждый из них занимается разработкой законодательства и стратегий, представлением информации о новых правовых нормах в этой сфере
3	Canadian Transport Lawyers Association (Канадская ассоциация адвокатов транспорта) 1977 г. CTLA Canadian Transport Lawyers Association http://www.ctla.ca/	Играет важную роль в непрерывном юридическом образовании канадских практикующих юристов, являясь площадкой для правовой дискуссии, уникальным форумом для обсуждения актуальных вопросов и обмена идеями среди правоведов, специализирующихся в области транспортного права. Ключевая цель заключается в создании профессионального форума для юристов, специализирующихся в области транспортного законодательства, как ведущих правоприменительную практику, так и занимающихся академическими исследованиями. Регулярно проводятся конференции по транспортному праву
4	The Trade & Transport Law Associatio (ассоциация торгового и транспортного права) 2013 г. Trade & Transport Law Association http://ttla.eu/	Организация основана на идее необходимости платформы, на которой юристы и компании, участвующие в торгово-транспортном секторе, могут собраться вместе в непосредственной близости от крупнейшего порта в западном полушарии. Миссией является продвижение транспортного права среди студентов

5	The Croatian Transport Law Association (Хорватская ассоциация транспортного права) 2016 г. Pod pokroviteljstvom Ministarstva mora, prometa i infrastrukture Under Auspices of the Ministry of the Sea, Transport and Infrastructure intranslaw Zagreb 2017	Ассоциация, объединяющая экспертов в области транспортного права, а также компании, организации и учреждения, деятельность которых связана с транспортом и логистикой. Цель заключается в изучении, поощрении и поддержке развития транспортного права и его практической реализации. Она способствует профессиональному сотрудничеству в области транспортного права на национальном уровне. Ассоциация содействует и поддерживает образование и профессиональную подготовку на национальном и международном уровнях. Устанавливает, поддерживает и развивает связь и сотрудничество с другими соответствующими ассоциациями в стране и за рубежом.

Итак, в России существует несколько транспортных ассоциаций, которые занимаются вопросами сферы перевозок. Мнения самих перевозчиков о деятельности ассоциаций не самые лучшие. Большинство из них считают, что работа ведется плохо, транспортная сфера предоставлена сама себе и выживает, как может. Никто не отрицает, что на государственном уровне решаются определенные вопросы, издаются законы, однако все это происходит без комплексного подхода к проблемам отрасли в целом [1]. Объединение профессионалов соответствующей отрасли права — залог понимания и реализации общих целей и задач. Поэтому, как сказал Президент РФ В. В. Путин, компетентное и профессиональное мнение транспортников в высшей степени будет востребовано и будет своевременным в смысле корректировки «Стратегии развития транспорта до 2030 года» [2]. Кроме этой стратегии в последнее время был принят целый пакет различных документов и на законодательном уровне, и на уровне подзаконных актов, и на уровне постановлений Правительства РФ, которые регулируют эту сферу деятельности. В связи с этим В. В. Путин рассчитывает на то, что власть не только послушает мнение транспортников, но это мнение будет одним из решающих при формулировании тех законопроектов, которые сейчас находятся в парламенте страны (а там такие законы уже есть) [2].

Президент заверил, что мнение транспортников будет учитываться и Минтрансом России при подготовке других законодательных актов, которые пока находятся только на уровне рассмотрения Министерством [2].

Литература

1. Транспортные ассоциации // URL: https://canavara-group.ru/information/question/transportnye_associacii/ (дата обращения: 30 марта 2018 г.).
2. О перспективах работы транспортных ассоциаций в Общероссийском народном фронте // URL: http://rus-shipping.com/ru/dialog/interview/?parent_id=30 (дата обращения: 30 марта 2018 г.).

Literature

1. Transport associations // URL: https://canavara-group.ru/information/question/transportnye_associacii/ (accessed 30 March 2018).
2. About prospects of work of transport associations in the all-Russian national front // URL: http://rus-shipping.com/ru/dialog/interview/ ?parent_id=30 (accessed 30 March 2018).

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

УДК 343.2/.7.

© Паршаков Александр Сергеевич
— кандидат юридических наук, старший преподаватель
кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ), старший научный сотрудник
научно-исследовательского центра (военно-научной
информации, военно-правовых проблем)
Военного университета Министерства обороны РФ,
почетный работник прокуратуры, полковник юстиции запаса,
alexandrparshakov@yandex.ru

К вопросу об особенностях уголовно-правового регулирования безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств военнослужащих

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы обеспечения безопасности движения и эксплуатации военного автотранспорта, особенности уголовно-правового регулирования безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта военнослужащими. Автор обращается к прокурорско-следственной и судебной практике, им исследуются наиболее сложные вопросы разграничения и квалификации преступлений данного вида.

Ключевые слова: правовое регулирование; безопасность дорожного движения; дорожно-транспортное происшествие; нарушения правил вождения или эксплуатации машин.

© Parshakov A.
— candidate of legal sciences, senior lecturer
of the department «Criminal law, criminal
procedure and forensics» of the Law Institute
Russian University of Transport, senior research fellow,
research center (military-scientific information,
military-legal problems) Military University
of the Ministry of defence Honorary worker of the Prosecutor's
office of the Russian Federation, the Colonel of justice of supply

To the question about the features criminal-legal regulation road safety and vehicle operation soldiers

Abstract. The article deals with the problematic issues of traffic safety and operation of military vehicles, especially the criminal law regulation of road safety and operation of transport by military personnel. The author refers to the Prosecutor-investigative and judicial practice, he investigates the most complex issues of differentiation and qualification of crimes of this type.

Keywords: regulation, traffic safety, traffic accident, improper driving or operating machinery.

Преступления, связанные с безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, представляют собой широко распространенное явление, характерное для большинства стран мира.

В соответствии со Стратегией безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р, повышение безопасности дорожного движения, направленное на сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

Вместе с тем по России в 2016 г. зарегистрировано 173,7 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 20 308 и пострадало 221 140 человек. В 2017 г. эти показатели несколько снизились, но по-прежнему остаются на высоком уровне: 169,8 тыс. дорожно-транспортных происшествий, погибших 18 944 и раненых — 212 532 человека[1].

Некоторая часть из указанных дорожно-транспортных происшествий является результатом правонарушений военнослужащих. По данным Военной автомобильной инспекции Минобороны России в 2017 г. было совершено 109 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погиб 21 и получили увечья 161 человек. При этом по вине военнослужащих совершено 51 дорожно-транспортное происшествие, в результате которых погибло 7 и получили ранения 78 человек. На личном транспорте под управлением военнослужащих совершено 565 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 195 и получили ранения 820 человек, в том числе по вине военнослужащих произошло 386 дорожно-транспортных происшествий, в результате которых погибло 148 и пострадало 565 человек.

[1] Данные ГИАЦ МВД России: «Единый отчет о преступности» за 2016—2017 гг.

Актуальность проблемы обеспечения безопасности движения и эксплуатации военного автотранспорта в современных условиях обусловлено значительным возрастанием его использования, связанного с активизацией боевой подготовки в войсках, появлением новых, более сложных в управлении автомашин, несущих вооружение, способное решать стратегические и оперативные задачи. Выведение такой автомашины из строя сопровождается не только гибелью людей, причинением значительного материального вреда, но и существенным ослаблением боеготовности и боеспособности армии и в целом безопасности страны.

Кроме того, если невоенный автотранспорт относится к источникам повышенной опасности, то военный автотранспорт с вооружением, боеприпасами, взрывчатыми веществами, взрывными устройствами либо перевозящий военнослужащих еще в большей степени является источником повышенной опасности, так как вред, причиняемый при авариях и катастрофах с их участием, значительно больший, чем невоенного автотранспорта.

В целом правонарушения военнослужащих, связанные с безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспорта, подлежащие расследованию в порядке уголовного судопроизводства, выражаются в совершении преступлений, предусмотренных ст. 264, 350 УК РФ.

Диспозиции указанных статей УК РФ бланкетные, т.е. правила, о нарушении которых идет речь, устанавливаются иными нормативными актами.

В России действует единый порядок дорожного движения, который регламентирован специальным нормативным правовым актом — Правилами дорожного движения Российской Федерации, утвержденными постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090. Наряду с ними действуют правила перевозки грузов и пассажиров на определенных видах и типах транспортных средств, установленные различными нормативными правовыми актами, в том числе Уставом автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, принятым Федеральным законом от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ, Правилами перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 14 февраля 2009 г. № 112, Правилами перевозок грузов автомобильным транспортом, утвержденными постановлением Правительства РФ от 15 апреля 2011 г. № 272, и другими.

Специальные правила вождения и эксплуатации боевых, специальных и транспортных машин установлены Руководством по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации, введенным в действие приказом Министра обороны РФ от 25 октября 2014 г. № 777 «О мерах по обеспечению безопасности дорожного

движения в Вооруженных Силах Российской Федерации» и другими нормативными правовыми актами, изданными полномочными органами военного управления Вооруженных Сил РФ, другими войсками и воинскими формированиями. Они действуют наряду с Правилами дорожного движения, а также самостоятельно, если их нарушения имели место при вождении или эксплуатации машин вне дороги.

Указанные нормативные правовые акты федерального и ведомственного уровня регулируют всю сферу безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта как в целом в стране, так и в войсках.

В свою очередь, действие данных нормативных актов в случае совершения правонарушений в данной сфере трансформируется в практику прокурорско-следственной и судебной деятельности по вопросам разграничения и квалификации преступлений военнослужащих, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспорта.

Изучение и обобщение указанного практического опыта позволило сформулировать наиболее проблемные вопросы, вызывающие наибольшие трудности при квалификации преступлений.

Что касается безопасности дорожного движения, то на практике необходимо исходить из того, что нарушение правил вождения как военных автомашин, так и личного автотранспорта военнослужащих, схожи и могут выражаться путем действия, к примеру, превышения скорости движения, совершения обгона вопреки установленному порядку, движения на запрещающий сигнал светофора и т.п., а также бездействия, когда водителем не исполняются предписания правил, которые установлены в целях недопущения наступления тяжких последствий, в частности, непринятие мер к своевременной остановке машины, к снижению ее скорости движения, невключение светового сигнала в условиях, когда это обязательно, либо сигнала о намерении совершить поворот, непринятие мер к остановке машины в случае ослепления ее водителем встречной машины, сон за рулем машины, неоказание помощи пострадавшему от допущенного самим же водителем машины нарушения и т.п.

Под эксплуатацией же военного автотранспорта понимается та часть эксплуатации, которая помогает создать благоприятные условия для движения. При этом нарушение может выражаться: а) в допуске к управлению лиц, не имеющих права на управление автотранспортом; б) в выпуске в рейс технически неисправного автомобиля; в) в допуске к управлению автотранспортом лиц, заведомо не подготовленных к вождению данного типа автомашин либо по своему физическому или психическому состоянию не способных управлять автомашиной; г) в отдании начальником или старшим машины распоряжений, явно противоречащих правилам безопасности движения.

Помимо нормативных правовых актов практику судов в рассматриваемой сфере формирует Верховный Суд РФ, к примеру, в виде рекомендаций, изложенных в постановлении Пленума. Так, судам предписано указывать в приговоре, нарушение каких пунктов Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспорта повлекло наступление последствий и в чем конкретно выразилось это нарушение (п. 3 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»). Данная рекомендация распространяется на составляемые следователями процессуальные документы, в том числе постановление о привлечении в качестве обвиняемого, обвинительное заключение и другие.

При этом уголовная ответственность за преступление, предусмотренное ст. 264 УК РФ, как подчеркнуто в п. 1 указанного постановления Пленума Верховного Суда РФ, может иметь место лишь при условии наступления последствий, указанных в этой статье, и если эти последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспорта.

Напомним, что в качестве преступных последствий нарушения, как правил вождения, так и правил эксплуатации боевых, специальных и транспортных машин, ст. 350 УК РФ предусматривает: а) в ч. 1 — причинение по неосторожности тяжкого вреда здоровью человека; б) в ч. 2 — причинение по неосторожности смерти человека; в) в ч. 3 — причинение по неосторожности смерти двум и более лицам.

Безусловно, о степени тяжести причиненного вреда здоровью и причине наступления смерти обязательно должно быть заключение судебно-медицинского эксперта.

При отсутствии указанных последствий уголовная ответственность исключается, но при наличии к тому оснований может наступить административная ответственность.

Кроме того, в связи с тем что законодательством не установлена уголовная ответственность за причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью по неосторожности, даже причинение такого вреда здоровью нескольким лицам не образует последствий, указанных в ч. 1 ст. 350 УК РФ.

Помимо указанных последствий, по неосторожности может быть причинен вред в виде уничтожения или повреждения военной техники, оружия, боеприпасов, а также иного имущественного вреда физическим и юридическим лицам. В данных случаях речь идет о посягательстве на два и более объекта, охраняемых уголовным законом, в частности ст. 168 (уничтожение или повреждение имущества по неосторожности) и 347 (уничтожение или повреждение военного имущества по неосторожности) УК РФ. Содеянное в этих случаях образует совокупность преступлений.

Также совокупность преступлений образуется и в том случае, когда водитель не исполнил приказ, повлекший тяжкие последствия, находящиеся за пределами последствий, указанных в ст. 350 УК РФ. К примеру, водитель, получивший приказ доставить подкрепление подразделению, отражавшему вооруженное нападение террористов, по своей небрежности опрокинул автомобиль, в результате сражавшееся с террористами подразделение оказалось без поддержки и было уничтожено. Причиной поражения подразделения явилось неисполнение по неосторожности приказа о своевременной доставке к месту боя личного состава, т.е. преступление, предусмотренное ч. 3 ст. 332 УК РФ, которое подлежит вменению водителю по совокупности со ст. 350 УК РФ.

Нередко возникают трудности при квалификации случаев оставления водителем места дорожно-транспортного происшествия. Между тем такое деяние не образует состава преступления, поскольку ст. 265 УК РФ, в которой ранее предусматривалась уголовная ответственность за данное деяние, признана Федеральным законом от 8 декабря 2003 г. № 162-ФЗ «О внесении изменений и дополнений в Уголовный кодекс Российской Федерации» утратившей силу. Однако такие действия водителя подлежат установлению, поскольку будут учтены судом при назначении наказания.

Оставление места дорожно-транспортного происшествия водителем может иметь место и при отсутствии его вины в данном происшествии, а также если он действовал в состоянии крайней необходимости, при невиновном причинении им вреда. Данное обстоятельство не будет служить основанием для привлечения лица к уголовной ответственности.

В то же время оставление места дорожно-транспортного происшествия водителем, поставившим своими действиями пострадавшего в опасное для жизни или здоровья состояние и заведомо оставившего его без помощи, могут быть дополнительно квалифицированы по ст. 125 УК РФ как оставление в опасности (п. 19 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25).

При квалификации преступлений возникают вопросы, связанные с субъективной стороной преступлений рассматриваемой категории. Так, в силу прямого указания закона она характеризуется неосторожным отношением лица, нарушающего правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, к наступившим последствиям. Оно может быть выражено в виде легкомыслия (когда лицо, нарушая правила дорожного движения или эксплуатации транспорта, предвидит возможность наступления причинения тяжкого вреда здоровью человека или смерти человека, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на их предотвращение), либо в виде небрежности (когда лицо не предвидит возможности наступления указанных в законе последствий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло их предвидеть).

Однако в тех случаях, когда лицо, управлявшее транспортным средством, умышленно использовало его в целях причинения вреда здоровью потерпевшего, содеянное влечет уголовную ответственность по статьям Особенной части УК РФ о преступлениях против личности (п. 15 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 9 декабря 2008 г. № 25).

Такие случаи имели место в следственной практике автора данной статьи, который расследовал уголовное дело о преступлении, предусмотренном ст. 105 УК РФ, когда орудием убийства являлся автомобиль (была установлена попытка инсценировать убийство под дорожно-транспортное происшествие).

Субъектом нарушения правил вождения боевой, специальной и транспортной машины может быть любой военнослужащий, законно или незаконно оказавшийся за рулем, рычагами управления военной машины. Вместе с тем в случае совершения аварии или катастрофы на личной машине или машине, не принадлежащей военному ведомству, военнослужащий не может быть признан субъектом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, и подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ.

Что касается выполнения воинских обязанностей за рубежом, то военнослужащие, находящиеся в составе подразделений, выполняющих по обязательствам России миротворческую миссию в других государствах под эгидой ООН или в силу двухсторонних и многосторонних договоров, в случае допущения им нарушений правил вождения и эксплуатации военных машин, повлекших последствия, указанные в ст. 350 УК РФ, несут уголовную ответственность по данной статье.

В практике встречаются случаи, когда военное министерство арендует у других ведомств специальные и транспортные машины и назначает водителями этих машин военнослужащих. В этом случае последние должны признаваться субъектами преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, в случае его совершения.

Таким образом, в целях сокращения числа автопроисшествий в войсках, а также на личном транспорте военнослужащим необходимо неукоснительно соблюдать правила вождения и эксплуатации как военной техники, так и личного автотранспорта. Только на базе совершенствования правового регулирования и использования достижений науки в этой сфере можно существенно повысить ответственность военнослужащих за безопасное вождение и эксплуатацию техники в любых условиях, как в боевой обстановке и повседневной деятельности войск, так и при использовании личного автомобиля или мотоцикла.

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

УДК 343.13

© Суденко Владимир Егорович
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право,
уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Проблемы применения криминалистической техники при раскрытии и расследовании преступлений, в том числе на объектах транспортной инфраструктуры

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы, возникающие среди теоретиков и практических работников относительно применения полиграфа и использования полученной в результате этого информации в раскрытии и расследовании преступлений, в том числе на объектах транспортной инфраструктуры. Кратко анализируются различные точки зрения по данной проблеме, выражающие мнение об использовании в качестве доказательств данных, полученных в результате применения полиграфа в качестве доказательств, а также тех, кто исключает такие данные из доказательств.

Выявление преступлений, обнаружение следов преступной деятельности, их фиксация, изъятие и исследование немыслимы без применения положений, содержащихся в разделе криминалистики — криминалистической тактики. Показано развитие в последнее время многих направлений криминалистической техники, создаваемой путем использования новейших технических и электронно-технических научных достижений, а также компьютерных технологий, предназначенных для целей раскрытия, расследования и предупреждения преступлений. Раскрываются имеющиеся препятствия на пути более широкого применения технико-криминалистических средств в связи с нерешенностью процессуальных вопросов относительно подтверждения допустимости и обоснованности применения тех или иных технико-криминалистических средств. В качестве таковых назван полиграф — программно-аппаратный комплекс, позволяющий опрашивать конкретное лицо в реальном времени с одновременной регистрацией изменений

физиологических показателей испытуемого для раскрытия и расследования конкретного преступления, а также применение собаки для опознания по запаху.

Ключевые слова: преступление и преступность; технико-криминалистические средства; транспортная инфраструктура; полиграф; психофизиологическое состояние; полиграфолог.

© Sudenko V.
— candidate of legal sciences, associate professor
of the department «Criminal law, criminal
procedure and forensics» of the Law Institute
Russian University of Transport

Problems of application of forensic technology in the disclosure and investigation of crimes, including in objects of transport infrastructure

Abstract. The problematic issues arising among theorists and practitioners regarding the use of the polygraph and the use of the resulting information in the disclosure and investigation of crimes, including the transport infrastructure. Various points of view on this problem are briefly analyzed, expressing an opinion about the use of evidence obtained as a result of the use of the polygraph as evidence, as well as those who exclude such data from the evidence.

Detection of crimes, detection of traces of criminal activity, their fixation, removal and investigation are unthinkable without the application of the provisions contained in the section criminology — criminalistic tactics. The article shows the development of many areas of forensic technology, created by using the latest technical and electronic scientific achievements, as well as computer technologies designed for the purpose of detection, investigation and prevention of crimes. The author reveals the existing obstacles to the wider use of technical and forensic tools in connection with the unresolved procedural issues regarding the confirmation of the admissibility and validity of the use of certain technical and forensic tools. As such, the polygraph-hardware and software complex, allowing to interview a particular person in real time with the simultaneous registration of changes in physiological parameters of the subject for the disclosure and investigation of a specific crime, as well as the use of dogs for identification by smell. Short opinions of both supporters of recognition of the data received with use of a polygraph, as proofs, and their opponents are given.

Keyword: crime; technical and criminalistic means; transport infrastructure; polygraph; psychophysiological state; polygraphologist.

Развитие российского общества на современном этапе характеризуется поэтапным созданием правового государства. Однако вместе с формированием правового государства в нашей стране в последние годы наблюдаются резкое осложнение криминогенной обстановки, рост преступности, распространение ее организованных форм. Современная преступность, обусловленная помимо иных факторов региональными войнами, представляет серьезную угрозу для безопасности государства. Это ставит перед учеными и практиками правоохранительных органов задачу поиска новых направлений, эффективных форм и методов борьбы с преступностью.

Появление и развитие в нашей стране новых видов преступлений, не известных в прошлом ни российской науке уголовного права, ни практическим работникам правоохранительных органов, при совершении которых используются компьютерно-технические средства и информационно-обрабатывающие технологии, настоятельно требует от законодателей принятия срочных мер правового противодействия им.

Вместе с тем и наука не только не должна оставаться в стороне от решения проблем борьбы с вновь возникающими общественно опасными деяниями, в настоящее время не предусмотренными уголовным законодательством в виде преступлений, она должна стараться опережать их появление и разрабатывать меры противодействия этому. Среди подобных опасностей можно назвать широкое распространение лазерных «указок» с довольно высоким потенциалом. Именно такими лазерами неоднократно осуществлялось ослепление экипажей воздушных судов. И хотя это пока не привело к трагическим последствиям, но именно пока, поскольку вряд ли можно полностью исключать в дальнейшем катастрофы с самолетами, вертолетами и другими воздушными судами, чьи экипажи могут быть ослеплены лазером.

Важная роль в преодолении названных и многих других проблем принадлежит криминалистической науке, прежде всего криминалистической технике, т.е. такой отрасли знания, которая занимается вопросами борьбы с преступностью, разрабатывая специальные приемы и средства обнаружения, расследования и предупреждения преступлений.

Выявление преступлений, обнаружение следов преступной деятельности, их фиксация, изъятие и исследование немыслимы без применения положений, предусмотренных, прежде всего, данным разделом криминалистики. В настоящее время наблюдается развитие многих направлений криминалистической техники, прежде всего, с использованием новейших криминалистических технических средств, аппаратов, приборов, а также компьютерных технологий, предназначаемых для целей раскрытия, расследования и предупреждения преступлений.

Однако в настоящее время не все достижения криминалистической

науки в области криминалистической техники применяются и могут быть применены в борьбе с преступностью. Нередко тормозом к их широкому внедрению являются нерешенные правовые проблемы, подтверждающие допустимость и обоснованность применения тех или иных технико-криминалистических средств. В качестве примера можно привести полиграф — программно-аппаратный комплекс, позволяющий опрашивать конкретное лицо в реальном времени с одновременной регистрацией изменений физиологических показателей испытуемого для раскрытия и расследования конкретного преступления.

Можно твердо сказать, что решение важнейших задач борьбы с преступностью в целом и с отдельными преступлениями, в частности, немыслимо без учета широких возможностей современных научно-технических достижений, которыми, как это не печально, с успехом пользуются преступники. Такие достижения, несомненно, должны быть и в распоряжении тех, кто борется с преступностью [1, с. 35—54], в том числе подразделений МВД России, Следственного комитета РФ, ФСБ России, прокуратуры РФ и др.

Важно и то, что научно-технические средства и методы направлены на получение криминалистически значимой информации в основном из материальных следов преступлений, т.е. из таких ее носителей, которые обладают подлинной объективностью. Только материальные следы преступления, независимо от того, созданы ли они в процессе его совершения или искусственно для целей сокрытия действительных следов, не подвержены страху, корыстным побуждениям, что и отличает их от следов субъективных (личностных) источников информации. Именно это и является реальным путем получения объективной информации, ее объективизации в процессе доказывания при раскрытии и расследовании преступлений [2, с. 55—64], при установлении объективной истины по уголовному делу [3].

Информация, скорость ее обращения и самое важное — ее получение потребителем является движущей силой, способной обеспечить переход к информатизированной деятельности всех без исключения правоохранительных органов. Обладание соответствующей информацией, полученной процессуальным путем в результате применения криминалистической техники, в наше время относится к одному из важнейших ресурсов для целей борьбы с преступностью, наряду с информацией, получаемой в результате осуществления оперативно-розыскной деятельности. В то же время и оперативно-розыскная деятельность в своей повседневной работе также широко использует технико-криминалистические средства и методы для получения оперативной информации, применяемой как для предупреждения преступлений, так и для их быстрого и полного расследования.

В условиях современного состояния преступности эффективность раскрытия и расследования преступлений в первую очередь связана со

своевременно полученной информацией о том или ином преступлении и о лицах, его совершивших. Например, противодействие терроризму и экстремизму в Северо-Кавказском регионе, проводимое в свое время, подтвердило следующий тезис: только основываясь на информационном превосходстве можно добиться победы над любыми видами преступлений. Во время указанных событий на Кавказе лишь своевременность получения оперативно-розыскной информации и быстрое ее использование позволяло своевременно и эффективно осуществлять соответствующие контртеррористические операции. Информационное превосходство всегда позволяло и позволяет добиться качественного сдвига в борьбе с какими бы то ни было преступлениями. Реализация силового превосходства правоохранительных органов над преступностью возможна только на основе превосходства информационного [4, с. 110].

В связи со сказанным перед теоретиками криминалистики стоит важнейшая задача, заключающаяся в том, чтобы обеспечить соответствующие службы правоохранительных органов наиболее эффективно действующими средствами и методами, предназначенными для раскрытия и расследования любых преступлений. Среди них можно выделить весьма известный среди населения «детектор лжи», а точнее психофизиологическое исследование с применением полиграфа, с помощью которого можно с высокой степенью достоверности определить значимость задаваемых конкретному человеку вопросов.

Несмотря на широкую известность полиграфа, в том числе среди сотрудников правоохранительных органов, прежде всего органов внутренних дел, суда и прокуратуры, далеко не всем известны возможности психофизиологической диагностики, а потому они с недоверием относятся к результатам проверок с применением полиграфа. Следствием этого является то, что полиграфные проверки довольно редко применяются для раскрытия и расследования преступлений и в оперативно-розыскной деятельности.

Содержание психофизиологических исследований с применением полиграфа заключается в объективной регистрации происходящих в организме испытуемого физиологических изменений в виде его отклика на тот или иной вопрос, возникающего вследствие эмоционального возбуждения. Сторонники применения полиграфа в следственной практике считают такие изменения подтверждением причастности лица к преступлению или его непричастности. Однако необходимо отметить, что регистрация подобных изменений действительно является объективной, но никак не подтверждающей причастность или непричастность человека к конкретному преступлению. Эмоциональное возбуждение может происходить вследствие возникающих у него ассоциаций, связанных не с преступлением, а с какими-то другими событиями, фактами.

Полиграф в современном исполнении — это такое устройство, которое

позволяет проводить измерения физиологических показателей человеческого организма с целью их обработки в персональной электронно-вычислительной машине. При этом применение полиграфа не представляет никакого вреда для здоровья испытуемого, поскольку для данного исследования применяются датчики, размещаемые по верху одежды и на пальцах рук.

Изучение процесса содержания полиграфных исследований свидетельствует об их заимствовании из медицинской теории и практики, а поэтому вряд ли можно оспорить корректность методики полиграфного исследования и его технические возможности вполне объективно фиксировать трансформацию психофизиологических показателей, которые отражают характер и степень эмоциональной аффектированности опрашиваемого человека на введенный в ходе полиграфного опроса раздражитель. В то же время необходимо обязательно отметить, что такие изменения, которые мы отметили выше, могут быть связаны не с совершением (с несовершением) преступления, а совсем с другими событиями, так или иначе связанными с вопросом, заданным полиграфологом.

Расширение круга научных познаний и желание внедрить в процесс раскрытия и расследования преступлений нетрадиционных технических средств и методов нередко приводит к острым научным дискуссиям. Неоднозначно в современной криминалистике отношение к вопросу о доказательственном значении полученных в результате применения полиграфа результатов. При раскрытии и расследовании преступлений широко применяются самые различные технико-криминалистические средства, а также методы работы со следовой информацией, ориентированные на обнаружение и исследование материальных следов. Безусловно, значительная часть криминалистически значимой информации черпается из идеальных следов, получаемых от участников преступного события либо от его очевидцев или иных свидетелей. Но не всегда традиционными средствами и методами можно своевременно обнаружить и получить такую информацию, тем более при активном противодействии расследованию.

Метод диагностики эмоционального напряжения применяемый при полиграфных исследованиях, тоже не всегда способствует раскрытию и расследованию преступления. Проблема в том, что для применения технико-криминалистических средств, методов и приемов требуется наличие условий правомерности их использования, а именно: а) они предусмотрены уголовно-процессуальным законодательством, б) они не противоречат уголовно-процессуальному закону, в) они рекомендованы законом. Только в этих случаях их можно использовать для раскрытия, расследования преступлений, а также для предотвращения преступных деяний.

УПК РФ весьма часто устанавливает необходимость применения

технико-криминалистических средств для выявления, фиксации и изъятия следов, которые могут быть признаны доказательствами. Помимо технических средств, уголовно-процессуальное законодательство допускает привлечение в этих же целях специалистов, обладающих различными познаниями. При этом обязательно требуется допустимость применения научно-технических средств. В то же время ни уголовно-процессуальный закон, ни подзаконные акты вряд ли смогут дать полный и подробный перечень технических средств, тактических приемов и методов, которые можно использовать либо применять в целях раскрытия и расследования преступлений [5, с. 117]. И именно это положение породило весьма оживленные дебаты относительно использования полиграфа в следственной деятельности по раскрытию и расследованию преступлений.

Некоторые авторы считают возможным использование полиграфа в процессе производства следственных действий [6, с. 113]. К примеру, В. И. Комиссаров считает возможным приобщать к протоколу допроса полиграмму тестирования данного лица и результат, расшифрованные оператором [7, с. 43—47]. Подобной точки зрения придерживаются и некоторые другие ученые.

Однако профессор Р. С. Белкин полагал, что даже допущение применения полиграфа в ходе допроса не влечет за собой признание его результатов в качестве доказательств, единственное то, что они могут быть использованы следователем лишь в качестве ориентирующей информации, а сама полиграмма к делу не должна приобщаться [8, с. 396]. Поддерживает данную точку зрения и профессор А. Р. Белкин [9, с. 285—294].

Как было заявлено выше, в качестве одной из форм использования специальных познаний выступает возможность участия специалистов при производстве следственных действий. А коли «полиграфолог — это специалист, т.е. лицо, обладающее специальными познаниями в области психофизиологических исследований с использованием полиграфа»[1], то его можно привлекать к участию в оперативно-розыскных мероприятиях, например, при опросе граждан с использованием полиграфа с целью получения ориентирующей информации и т.п. Но и в этом случае его заключение, понимаемое как «…предоставленное в письменном виде суждение по вопросам, поставленным перед специалистом сторонами» (ч. 3 ст. 80 УПК РФ), вряд ли может являться доказательством по делу. По нашему мнению, результаты использования полиграфа могут быть использованы для проверки информации, полученной в процессе осуществления оперативно-розыскных мероприятий.

[1] Государственные требования к минимуму содержания и уровню требований к специалистам для получения дополнительной квалификации «Судебный эксперт по проведению психофизиологического исследования психофизиологии с использованием полиграфа»: утверждены Минобразования России 5 марта 2004 г.

Итак, применение полиграфа и использование его результатов в настоящее время остается однозначно не решенным, и это будет до тех пор, пока не принят федеральный закон «О применении полиграфа в России», давно обсуждаемый Государственной Думой.

Близка к этому и практика использования собаки в процессе опознания по запаху. Если показания свидетеля являются доказательствами, то результаты опознания по запаху посредством применения собаки таковыми не являются. В то же время свидетель — живое лицо, подверженное эмоциям, страху, иногда корыстной заинтересованности. Собака же, наоборот, ее вряд ли можно подкупить. Думается, что результат опознания с помощью собаки более объективен, нежели показания опознающего человека.

По нашему мнению, рассмотренные проблемы должны решаться не одним человеком, каким бы авторитетом в научной среде и практике он ни обладал, а посредством глубокого научно-практического изучения и исследования, осуществляемого с участием сторонников различных точек зрения.

Литература

1. Волынский, А. Ф. Общие положения криминалистической техники. — М., 1998.
2. Суденко, В. Е. Криминалистика. — Пятигорск, 2008.
3. Гузиков, В. Г. Особенности технико-криминалистического обеспечения пресечения, раскрытия и расследования преступлений, связанных с терроризмом. — Волгоград, 2003.
4. Белкин, Р. С. Криминалистика: проблемы, тенденции, перспективы. Общая и частные теории. — М., 1987.
5. Холодный, Ю. И. Применение полиграфа при профилактике, раскрытии и расследовании преступлений. — М., 2000.
6. Волколуп, О. В. Полиграфическое исследование в современном уголовном судопроизводстве РФ // Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях: Материалы международной научно-практической конференции (14—15 февраля 2007 г.). — М. : МГЮА, 2007.
7. Комиссаров, В. И. Использование полиграфа в борьбе с преступностью // Законность. — 1995. — № 11.
8. Аверьянова, Т. В. Криминалистика / Т. В. Аверьянова [и др.]. — М., 1999.
9. Белкин, А. Р. УПК РФ: отменить нельзя поправить? — Т. 2. Досудебное производство. — 2-е изд. — М. : Издательство Юрайт, 2017.

Literature

1. Volynsky, A. F. General provisions of forensic technology. — M., 1998.
2. Sudenko, V. E. Forensics. — Pyatigorsk, 2008.
3. Guzikov, V. G. Features of technical and criminalistic ensuring of the section, disclosure and investigation of crimes connected with terrorism. — Volgograd, 2003.
4. Belkin, R. S. Criminology: problems, trends, prospects. General and particular theories. — M., 1987.
5. The use of polygraph in the prevention, detection and investigation of crimes. — M., 2000.
6. Volkolup, O. V. Polygraphic research in the modern criminal procedure of the

Russian Federation // Theory and practice of forensic science in modern conditions: Materials of the international scientific-practical conference (February 14—15, 2007). — M. : Moscow state law Academy, 2007.
7. Komissarov, V. I. The use of polygraph in the fight against crime // Legality. — 1995. — № 11.
8. Averyanova, T. V. Criminalistics / T. V. Averyanova [and other]. — M., 1999.
9. Belkin, A. R. Code of criminal procedure: you cannot undo correct? — Vol. 2. Pretrial production. — 2nd ed. — M. : You right, 2017.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 342.9

© Кобзева Екатерина Ивановна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Теория права, история права и международное право»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

© Мамина Оксана Ивановна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Теория права, история права и международное право»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

© Химич Татьяна Михайловна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Теория права, история права и международное право»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Генезис правового института лишения права управления транспортным средством как вида административного наказания

Аннотация. Обеспечение безопасности на транспорте является одной наиболее важных и актуальных задач государства. Аварийность на таком виде транспорта, как автомобильный, нанося огромный физический, имущественный и моральный вред как обществу в целом, так и отдельным гражданам, вытекает, как правило, из отдельных правонарушений участников дорожного движения. Одним из наиболее действенных инструментов государственного управления в сфере обеспечения безопасности дорожного движения является возможность применения такого вида административного наказания, как лишение права управления транспортным средством. Представленная статья посвящена исследованию механизмов государственного регулирования дорожного движения на разных этапах его развития и, в частности, правового института лишения права управления транспортным средством

с точки зрения его зарождения и развития в отечественном законодательстве. В работе также анализируются нормы, определяющие составы правонарушений, за которые назначается данное наказание, порядок его назначения, исчисления, и исполнения; приводятся статистические данные, связанные с предметом исследования.

Ключевые слова: теория права; история права; институт права; административное право; административная ответственность; административное наказание; транспорт; транспортная безопасность; транспортное средство; дорожное движение; лишение специального права; штраф.

© Kobzeva E.
— candidate of legal sciences associate professor
«Theory of Law and Natural Resource Law»
Russian University of Transport

© Mamina O.
— candidate of legal sciences associate professor
«Theory of Law and Natural Resource Law»
Russian University of Transport

© Khimich T.
— candidate of legal sciences associate professor
«Theory of Law and Natural Resource Law»
Russian University of Transport

Genesis of a legal institution depriving the right to drive a vehicle as a form of administrative punishment

Abstract. Ensuring safety in transport is one of the most important and urgent tasks of the state. Accident on such a mode of transport as automobile, causing enormous physical, property and moral damage to society as a whole, and to individual citizens, usually results from individual offenses of road users. One of the most effective tools of public administration in the field of road safety is the possibility of applying this type of administrative punishment as deprivation of the right to drive a vehicle. The article is devoted to the investigation of the mechanisms of state regulation of the road traffic at different stages of its development and, in particular, the legal institution of deprivation of the right to drive a vehicle from the point of view of its origin and development in the domestic legislation. The work also analyzes the norms that determine the composition of the offenses for which this punishment is

assigned, the procedure for its appointment, calculation, and execution; statistical data related to the subject of the study are given.

Keywords: theory of law; history of law; institute of law; administrative law; administrative responsibility; administrative punishment; transport; transport safety; vehicle; road traffic; deprivation of special rights; fine.

Одной из основных проблем современности стало обеспечение безопасности движения на транспорте различных видов. Следует отметить, что на государственном уровне проводится много различных мероприятий, направленных на выработку эффективных мер по повышению уровня безопасности в данной сфере. Однако, несмотря на то что анализ полномочий отраслевого федерального органа управления в сфере транспорта — Минтранса России и используемой в российском законодательстве систематизации нормативных актов позволяет выделить такие виды транспорта, как: воздушный (гражданской авиация), морской, внутренний водный, железнодорожный, автомобильный, городской электрический и промышленный, большинство этих мероприятий направлены на повышение безопасности в области именно дорожного движения.

Действительно, с учетом современных реалий, когда автомобильный транспорт имеет ряд преимуществ перед его другими видами, таких как: доступность, маневренность, мобильность, высокая скорость и относительная дешевизна — именно с участием этого вида транспортных средств происходит большинство аварий. Аварийность на автомобильном транспорте наносит огромный физический, имущественный и моральный вред как обществу в целом, так и отдельным гражданам.

Так, по итогам I квартала 2018 г. аналитиками отмечается, что несмотря на общую тенденцию сокращения количества дорожно-транспортных происшествий (ДТП) и числа пострадавших в них, уровень дорожно-транспортной аварийности в стране остается высоким — каждое десятое ДТП было со смертельным исходом. Тяжесть последствий ДТП, несмотря на снижение относительно аналогичного периода прошлого года (АППГ), остается пока высокой (7,3). Всего на улицах и дорогах страны за указанный период зарегистрировано 30 896 (-4,9%) ДТП, в которых погибло 3112 (-9,9%) и получили ранения разной степени тяжести 39 657 (-5,8%) человек [1]. В целом Россия по количеству аварий среди других стран занимает одно из первых мест [2, с. 46—50].

Наибольшей тяжестью последствий традиционно отмечаются ДТП, произошедшие из-за нарушений правил дорожного движения водителями, связанные с управлением транспортными средствами в состоянии опьянения, выездом на полосу встречного движения и превышением установленной скорости. Обладая такой статистикой, государство просто обязано в качестве одной из наиболее важных и актуальных задач

определить именно обеспечение безопасности на транспорте.

Обращаясь к исторической составляющей представленного исследования, заметим, что изучение специальных документов различных периодов истории нашего государства выявило, что первые сведения о регламентации уличного движения в России относятся к концу XVII — первой половине XVIII вв., а наиболее комплексно детализация указанных правил продолжилась в XIX в. Так, в 1809 г. в России уже создается транспортная полиция в составе 10 окружных транспортных полицейских команд, а одним из первых актов в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств было распоряжение Петербургской управы 1895 г. «О регистрации “бензиновых механических самокатов”«. Буквально на следующий год приняты первые правила движения — Постановление о порядке и условиях перевозки тяжестей и пассажиров на шоссе в самодвижущихся экипажах, замененное впоследствии Техническими правилами о движении автомобилей по дорогам общего пользования, принятыми в 1910 г. [3, с. 2]

Развитие техники позволяло говорить и об изменении общественного развития, что не могло не сказаться, в свою очередь, на совершенствовании правовой системы [4].

Но революцию произвело изобретение двигателя внутреннего сгорания, что не только ускорило появление транспортных средств и, в частности, автомобиля, но и создало проблему правового регулирования безопасности движения. Общество объективно нуждалось в нормативном регулировании данной сферы социальных отношений. В России первый автомобиль отечественного производства появился в 1896 г., и тогда же были разработаны первые официальные правила перевозки тяжестей и пассажиров в самодвижущихся экипажах. А в 1900 г. было утверждено «Обязательное постановление о порядке пассажирского и грузового движения по г. Санкт-Петербургу на автомобилях».

Развитие автомобильного транспорта в начале XX в. дало толчок для более точной регламентации правил безопасности движения.

Декретом Совета народных комиссаров РСФСР от 10 июня 1920 г. «Об автодвижении по г. Москве и ее окрестностям (правила)», который был специально посвящен безопасности автодорожного движения, были уже регламентированы многие аспекты обеспечения безопасности движения [5, с. 75—79]. Сюда, помимо прочего, впервые вошло требование к водителям *о наличии у них водительского удостоверения* и путевых листов. Был определен круг лиц, которые несли ответственность за нарушение правил автодвижения. Сделана попытка возложить контроль на специальную службу (автоинспекция транспортного отдела Моссовета).

Отметим, что в настоящий момент порядок проведения экзаменов на предоставление специального права на управление транспортными средствами соответствующих категорий и входящих в них подкатегорий, устанавливают Правила проведения экзаменов на право управления

транспортными средствами и выдачи водительских удостоверений, утвержденные постановлением Правительства РФ от 24 октября 2014 г. № 1097 «О допуске к управлению транспортными средствами». Эти же Правила определяют состав технических средств контроля, предназначенных для проведения экзаменов, требования к указанным техническим средствам и условия их применения, а также устанавливают порядок выдачи российских национальных и международных водительских удостоверений и обмена иностранных национальных и международных водительских удостоверений на российские национальные и международные водительские удостоверения. А указанные категории и входящие в них подкатегории транспортных средств, на управление которыми предоставляется специальное право — право на управление транспортными средствами, устанавливаются Федеральным законом от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», который является основным специальным законодательным актом, определяющим правовые основы обеспечения безопасности дорожного движения на территории РФ.

Однако такая мера юридической ответственности, как лишение права управления транспортным средством, впервые была установлена только 24 мая 1956 г. постановлением Совета Министров РСФСР № 382 «О мерах борьбы с авариями на автомобильном транспорте и городском электротранспорте». Этим правовым актом лишение прав на срок до одного года было установлено в качестве наказания только за одно правонарушение — управление транспортом в нетрезвом состоянии. Именно этот день можно считать днем рождения лишения прав управления транспортными средствами, как вида наказания.

Позже, Указом Президиума Верховного совета РСФСР от 19 июня 1968 г. «Об усилении административной ответственности за нарушение правил дорожного движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам и правил пользования транспортными средствами», принятым вместо Указа Президиума Верховного Совета РСФСР от 5 октября 1961 г. «Об ответственности водителей автомототранспорта и городского электротранспорта за управление транспортом в нетрезвом состоянии» была расширена ответственность в виде лишения прав за ряд административных правонарушений в сфере дорожного движения.

Основные положения данного нормативного акта заключались в следующем:

- водители транспортных средств — автомототранспорта, городского электротранспорта, тракторов или иных самоходных машин за управление ими в состоянии опьянения лишались права на управление транспортными средствами на срок до одного года;
- при повторном, в течение трех лет по истечении срока лишения права на управление транспортными средствами, случае управления ими в состоянии опьянения водители лишались права на управление

транспортными средствами на срок до трех лет;

- за совершение в течение одного года двух или более грубых нарушений правил движения по улицам городов, населенных пунктов и дорогам или за грубое нарушение указанных правил, которое повлекло ДТП, водители лишались права на управление транспортными средствами на срок до одного года или подвергаются штрафу в размере до 30 руб.;
- за использование транспортных средств в целях личной наживы водители лишались права на управление ими на срок до одного года или подвергались штрафу в размере до 30 руб.

С течением времени основная парадигма лишения права управления транспортным средством, естественно, трансформировалась в отечественном законодательстве. На настоящий момент Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) определены уже 33 состава правонарушений, где в качестве возможной меры ответственности указывается лишение права управления транспортным средством, которое может устанавливаться и применяться как в качестве основного, так и дополнительного административного наказания, устанавливается только за грубое или систематическое нарушение порядка пользования этим правом и только в случаях, прямо предусмотренных статьями Особенной части Кодекса. Дела о лишении права управления транспортным средством рассматриваются в судебном порядке, а срок лишения не может быть менее одного месяца и более трех лет.

Отметим, что данная санкция является разновидностью закрепленного в ст. 3.2 КоАП РФ административного наказания в виде лишения специального права, предоставленного физическому лицу. Кроме того, анализ формулировок Кодекса позволяет выявить следующие разновидности лишения специального права:

- лишение права управления транспортным средством — 33 состава административных правонарушений;
- лишение права управления судном — 7 составов административных правонарушений;
- лишение права управления воздушным судном — 5 составов административных правонарушений;
- лишение права осуществлять охоту — 5 составов административных правонарушений;
- лишение права на приобретение и хранение или хранение и ношение оружия — 6 составов административных правонарушений.

Таким образом, собственно, под транспортными средствами в контексте формулировки видов наказаний в КоАП РФ понимаются только автотранспортные средства, трактора, самоходные, дорожно-строительные и иные машины. При этом такой вид лишения специального права физического лица, как лишение права управления транспортным

средством, предусмотрен 45 составами Особенной части КоАП РФ. Среди них нормы не только гл. 12, но и гл. 9, 11, и 17 КоАП РФ. С учетом существования в Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» дефинитивной нормы, дающей в п. 11 ч. 1 ст. 1 наиболее комплексное и полноценное, на наш взгляд, определение *транспортных средств*, очевидной становится определенная коллизия правовых норм [6, с. 15—19].

Кодекс также закрепляет, что постановление судьи о лишении права управления транспортным средством, за исключением трактора, самоходной машины и других видов техники, исполняется должностными лицами органов внутренних дел; о лишении права управления трактором, самоходной машиной или другими видами техники — должностными лицами органов, осуществляющих региональный государственный надзор в области технического состояния самоходных машин и других видов техники; о лишении права управления судном (в том числе маломерным) — должностными лицами органов, осуществляющих государственный надзор за соблюдением правил пользования судами (в том числе маломерными).

Документом определено, что исполнение постановления о лишении права управления транспортным средством соответствующего вида или другими видами техники осуществляется путем изъятия и хранения в течение срока лишения указанного специального права соответственно водительского удостоверения, удостоверения на право управления судами (в том числе маломерными) или удостоверения тракториста-машиниста (тракториста), если водитель, судоводитель или тракторист-машинист (тракторист) лишен права управления всеми видами транспортных средств, судов (в том числе маломерных) и другой техники.

В свою очередь, приказ МВД России от 23 августа 2017 г. № 664 «Об утверждении Административного регламента исполнения Министерством внутренних дел Российской Федерации государственной функции по осуществлению федерального государственного надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации в области безопасности дорожного движения» определяет, что основанием для изъятия водительского удостоверения является исполнение вступившего в законную силу приговора суда или постановления по делу об административном правонарушении о лишении права управления транспортным средством соответствующего вида.

По истечении срока лишения специального права водительское удостоверение или удостоверение тракториста-машиниста (тракториста), изъятые у лица, подвергнутого данному виду административного наказания, возвращаются после проверки знания им Правил дорожного движения и после уплаты в установленном порядке наложенных на него административных штрафов за административные правонарушения в области дорожного движения, а за совершение административных

правонарушений, предусмотренных ч. 1 ст. 12.8, ч. 1 ст. 12.26 и ч. 3 ст. 12.27 КоАП РФ, после медицинского освидетельствования данного лица на наличие медицинских противопоказаний к управлению транспортным средством.

Таким образом, лишение права управления транспортным средством как институт административного права включает в себя нормы, определяющие составы правонарушений, за которые назначается данное наказание, порядок его назначения, исчисления и исполнения. Естественно, количество нормативных актов, которыми регулируются указанные моменты, в настоящее время существенно шире, чем в начале XX в., когда автомобильный транспорт только зарождался как вид передвижения и форма экономического взаимодействия.

Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения» в Уголовный кодекс Российской Федерации введена ст. 264.1, предусматривающая ответственность за нарушение Правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию. То есть речь идет о административной преюдиции в уголовном праве [7, с. 39—46].

Проблема безопасности дорожного движения является весьма актуальной и многоаспектной. На это неоднократно было обращено внимание первых лиц государства. Следует отметить, что проводится много мероприятий различного уровня для выработки эффективных мер по повышению уровня безопасности в данной сфере. Одним из таких документов, принятых в рамках указанных мероприятий, является Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р.

Таким образом, можно констатировать, что нормативная база в области безопасности дорожного движения постоянно обновляется и совершенствуется, как и система органов государственной власти, в ведении которых находится надзор за соблюдением Правил дорожного движения — одного из инструментов института транспортной безопасности. В кратком историческом очерке, представленном выше, просматривается объективная необходимость тщательным образом нормативно регламентировать сферу дорожного движения и в первую очередь с точки зрения ее безопасности для общества и граждан.

Регулируя вопрос обеспечения безопасности дорожного движения, как и иные сферы правового поля, государство должно исходить из интересов общества и его граждан. Тенденция увеличения количества составов административных правонарушений, за которые в качестве меры ответственности назначается лишение права управления транспортным средством, не может стать самоцелью. Именно такой позиции должен

придерживаться, прежде всего, законодатель.

Отметим, что как раз в момент подготовки нашего исследования активно обсуждается внесенный на рассмотрение в Государственную Думу законопроект, согласно которому предлагается исключить лишение водительских прав из списка наказаний за выезд на полосу встречного движения. Изменения предлагается внести в ст. 12.15 и 12.16 КоАП РФ, предусматривающие наказание за выезд в нарушение Правил дорожного движения на полосу, предназначенную для встречного движения, либо на трамвайные пути встречного направления.

В настоящее время ст. 12.15 КоАП ПФ предусматривает наказание за выезд в нарушение правил дорожного движения на встречную полосу или на трамвайные пути встречного направления в виде штрафа в размере 5 тыс. руб. или лишения прав на срок от четырех до шести месяцев. За повторное совершение указанного правонарушения сейчас лишают прав сроком на один год. Депутаты предлагают исключить из КоАП РФ наказание в виде лишения водительских прав, оставив только административный штраф в размере 5 тыс. руб. За повторное нарушение в свою очередь предлагается лишать прав на срок от двух месяцев до года. В пояснительной записке к законопроекту указывается, что на практике подобные нарушения не всегда создают аварийную ситуацию. Помимо этого, по мнению авторов документа, выезд на встречную полосу может быть вызван объективными причинами, в частности, плохой освещенностью дорог, плохим качеством дорожного полотна, отсутствием разметки и другими факторами.

По мнению некоторых аналитиков, шансов у указанного законопроекта совсем немного. Выезд на встречную полосу является одним из самых опасных нарушений правил дорожного движения. По статистике ГИБДД, с этим правонарушением в 2017 г. было связано 15,1 тыс. ДТП, а это 10,5% всех аварий, произошедших из-за нарушений правил водителями, в которых погибли 4,9 тыс. человек и получили ранения 27,8 тыс. человек [8]. В числе опасных нарушений выезд на встречную полосу движения называют и сами водители. Согласно некоторым данным [9], выезд на «встречку» позволяет себе чуть более 1% водителей, а это уже вопрос правовой культуры и правового воспитания.

Концепция определения меры юридической ответственности сложилась давно — чем серьезнее правонарушение, тем жестче наказание. Лишение права управления транспортным средством применяется за те правонарушения, которые либо приводят к тяжким последствиям, либо не позволяют государству контролировать действия водителя на дороге. Современные реалии заключаются в том, что личный автотранспорт стал значительно доступнее, чем ранее. На автомобиле мы ездим на работу, за покупками, возим детей в школу, путешествуем и т.д. Личное транспортное средство обеспечивает свободу передвижения и в целом предоставляет возможность оперативно решать собственные дела, добавляя

мобильность в нашу повседневную жизнь. Одновременно для многих именно с автомобилем связана и профессиональная деятельность. Лишение возможности управления транспортным средством на определенный период для данной категории граждан сродни ограничению свободы трудовой деятельности и лишает их и их семьи источника дохода. Тем ответственнее именно профессиональные водители должны относиться к соблюдению правил дорожного движения и правил транспортной безопасности в целом. Повышение их правосознания — одна из задач проводимых государством мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения.

В заключение приведем статистические данные о количестве назначенных административных наказаний в виде лишения права управления транспортным средством судами общей юрисдикции по первой инстанции в 2017 г. [URL: http://www.cdep.ru/i№dex.php?id=79&item=4476].

Результаты рассмотрения дел об административных правонарушениях по первой инстанции (по числу лиц)

Наименование вида правонарушения	Норма КоАП РФ	Назначены административные наказания	
		Основные	Дополнительные
		Лишение специального права	Лишение специального права управления транспортным средством
Управление транспортным средством, не зарегистрированным в установленном порядке, транспортным средством, не прошедшим государственного технического осмотра или технического осмотра; управление транспортным средством без государственных регистрационных знаков, с заведомо подложными знаками	Часть 1.1 ст. 12.1; ч. 2, 4 ст. 12.2	8721	11
Управление транспортным средством при наличии условий, при которых эксплуатация транспортного средства запрещена	Часть 3—7 ст. 12.5	1982	
Управление транспортным средством водителем, не имеющим права управления транспортным средством	Часть 2 ст. 12.7	2	
Управление транспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения	Часть 1, 3 ст. 12.8	2235	245 450

Передача управления транспортным средством лицу, находящемуся в состоянии опьянения	Часть 2 ст. 12.8		3806
Превышение установленной скорости движения	Часть 4, 5, 7 ст. 12.9	261	
Нарушение правил движения через железнодорожные пути	Часть 1, 3 ст. 12.10	294	
Проезд на запрещающий сигнал светофора или на запрещающий жест регулировщика	Часть 3 ст. 12.12	1341	1
Выезд в нарушение Правил дорожного движения на сторону дороги, предназначенную для встречного движения	Часть 4, 5 ст. 12.15	22 162	
Движение во встречном направлении по дороге с односторонним движением	Часть 3, 3.1 ст. 12.16	2362	
Непредоставление преимущества в движении транспортному средству, имеющему специальные цветографические схемы, надписи и обозначения, с одновременно включенными проблесковым маячком синего цвета и специальным звуковым сигналом	Часть 2 ст. 12.17	150	
Нарушение правил перевозки крупногабаритных, тяжеловесных, опасных грузов	Части 3, 5, 6 ст. 12.21.1; ч. 1 ст. 12.21.2	320	
Нарушение требований к перевозке детей в ночное время, установленных Правилами организованной перевозки группы детей автобусами	Часть 5 ст. 12.23	11	
Нарушение Правил дорожного движения или правил эксплуатации транспортного средства, повлекшее причинение легкого или средней тяжести вреда здоровью потерпевшего	Статья 12.24	8947	
Невыполнение водителем требования о прохождении медицинского освидетельствования на состояние опьянения	Статья 12.26	2022	161 071
Невыполнение обязанностей в связи с ДТП	Часть 2 ст. 312.27	30 308	3812
Незаконное ограничение прав на управление транспортным средством и его эксплуатацию	Статья 12.35	0	
Иные правонарушения в области дорожного движения	Иные статьи гл. 12	1743	

Литература

1. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 3 месяца 2018 года. Информационно-аналитический обзор. — М. : ФКУ НЦ БДД МВД России, 2018.
2. Кобзева, Е. И. Ответственность за нарушение правил перевозки детей // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 12 (24).
3. Сборник действующих циркуляров, расположений и разъяснений по Уголовному праву внутренними водными путями и шоссейными дорогами по 1 января 1915 г. — Пг, 1915. Цит. по: Мельников, Ф. Б. Уголовно-правовая охрана безопасности движения на улицах и дорогах : дис. ... канд. юрид. наук. — Ростов н/Д, 1964.
4. Исаев, Н. И. Уголовная ответственность за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / под ред. Н. Г. Кадникова. — М. : Министерство внутренних дел Российской Федерации, Московский университет, 2011.
5. Химич, Т. М. Организационно-правовые основы реконструкции столичного транспорта в 1930-е годы // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 1 (1).
6. Мамина, О. И. Определение транспортного средства в российском законодательстве // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 3 (15).
7. Бохан, А. П. Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию / А. П. Бохан, Р. Г. Непранов // Уголовная политика Российской Федерации: проблемы формирования и реализации: материалы Всероссийской научно-практической конференции. — 2016.
8. Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 12 месяцев 2017 года. Информационно-аналитический обзор. — М. : ФКУ НИЦ БДД МВД России, 2018.
9. Позволяем ли мы себе нарушать ПДД? Если да, то какие? Опрос// Интернет издание «За рулем.рф» // https://www.zr.ru/content/news/911888-pozvolyaem-my-sebe-narushat-pdd/

Literature

1. Road traffic accidents in the Russian Federation for 3 months of 2018. Information and analytical review. — M. : PKU NTS BDD MVD of Russia, 2018.
2. Kobzeva, E. I. Responsibility for violation of the rules of transportation of children // Transport law and safety. — 2017. — № 12 (24).
3. Collection of existing circulars, locations and explanations on Criminal law by inland waterways and highways to January 1, 1915 — PG, 1915. Cyte. by: Melnikov, criminal law protection of traffic on the streets and roads : dis. ... kand. the faculty of law. sciences'. — Rostov n/A, 1964.
4. Isaev, N. I. Criminal liability for violation of traffic rules and operation of vehicles / ed. G. Kadnikova. — M. : Ministry of internal Affairs of the Russian Federation, Moscow University, 2011.
5. Khimich, T. M. Organizational and legal basis of the reconstruction of the capital's transport in the 1930s. Transport law and security. — 2016. — № 1 (1).
6. Mamina, O. I. the Definition of «vehicle» in the Russian legislation // law and security. — 2017. — № 3 (15).
7. Violation of traffic rules by a person who has been subjected to administrative punishment / A. P. Bohan, R. G. Nepranov // Criminal policy Of the Russian Federation: problems of formation and implementation: materials of the all-Russian scientific and practical conference. — 2016.

8. Road traffic accidents in the Russian Federation for 12 months of 2017. Information and analytical review. — M. : PKU SIC BJJ Ministry of internal Affairs of Russia, 2018.
9. Do we allow ourselves to violate traffic rules? If so, what? Poll// the Internet publication «Behind the wheel.of the Russian Federation» // https://www.zr.ru/content/news/911888-pozvolyaem-my-sebe-narushat-pdd/

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 343.353

© Суденко Владимир Егорович
— кандидат юридических наук, доцент, доцент
кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Методологический потенциал категорий «количество» и «качество» в уголовном праве

Аннотация. Рассматривается методологический потенциал категорий диалектики «количество» и «качество» в отечественном уголовном праве, определяется уголовно-правовое значение исследования указанных категорий. Указано, как совокупность свойств, связей и отношений, раскрывает, что собой представляет данное явление (событие, предмет), чем оно является, почему подобная совокупность составляет качество явления, предмета, события. Показано, как совокупность свойств, связей и отношений, характеризующих величину явления (события, предмета) и его размеры, составляет количество явления, события, предмета, и как количественные изменения влекут за собой качественные изменения и наоборот. Анализируются отношения категорий диалектики с их свойствами, связями, раскрывается устойчивость качественных характеристик и абсолютная изменчивость количественных. Характер общественной опасности как качество конкретного явления дает исследователю возможность выделить внешнюю форму преступного деяния по свойственным ему объективным и субъективным признакам, отражающим важность, в данном случае, охраняемых уголовным правом законных интересов граждан и объектов транспортной инфраструктуры, на которые оно было направлено, и которым причинен вред либо была создана реальная угроза причинения вреда. Количественный показатель, по мнению автора, есть степень общественной опасности преступления, способствующая сравнительному анализу преступлений одного вида и выражающая его внешнюю определенность, а именно степень развития совокупности его свойств, связей, отношений, характеризующих величину преступного явления, ценность объекта посягательства, размер ущерба, форму и вид вины, мотив и т.д. Приводятся примеры качественных и количественных характеристик транспортных преступлений, и делается

вывод о применимости данных категорий диалектики для их исследования.

Ключевые слова: философия; категории диалектики; уголовное право; преступление; качество; количество; свойства; связи; отношения; качественные изменения; количественные изменения; уголовно-правовая наука; транспортные преступления.

© Sudenko V.
— candidate of legal sciences, associate professor
of the department «Criminal law, criminal
procedure and forensics» of the Law Institute
Russian University of Transport

Methodological potential of the categories «quantity» and «quality» in criminal law

Abstract. The methodological potential of the dialectics categories «quantity» and «quality» in the domestic criminal law is considered, the criminal-legal significance of the study of these categories is determined. It is indicated as a set of properties, relationships and relationships, reveals what this phenomenon (event, object) is, what it is, why such a set is the quality of the phenomenon, object, event. It is shown how the set of properties, relationships and relations characterizing the magnitude of the phenomenon (event, object) and its size, is the number of phenomena, events, object, and how quantitative changes entail qualitative changes and Vice versa. The relations of the categories of dialectics with their properties and connections are analyzed, the stability of qualitative characteristics and absolute variability of quantitative characteristics are revealed. The nature of public danger as the quality of a particular phenomenon gives the researcher the opportunity to highlight the external form of criminal act on its inherent objective and subjective grounds, reflecting the importance, in this case, protected by criminal law, the legitimate interests of citizens and transport infrastructure, to which it was directed, and which harm was caused or created a real threat of harm. Quantitative indicators, according to the author, there is a degree of public danger of a crime, contributing to comparative analysis of crimes of one kind, and expresses its external definiteness, namely degree of development of a set of properties, connections, relations, characterizing the magnitude of the criminal phenomenon, the value of the object of encroachment, the size of the damage shape and form of guilt, motive, etc. Are examples of qualitative and quantitative characteristics of the traffic crimes and the conclusion of applicability of the categories of dialectics for their research.

Keywords: philosophy; categories of dialectics; criminal law; crime; quality;

quantity; properties; connections; relations; qualitative changes; quantitative changes; criminal law science; transport crimes.

В последнее время наука уголовного права направляет свои исследования и познавательный интерес на философские аспекты, выявляя когнитивные возможности и эвристические резервы конкретной диалектической категории в сфере уголовного права. Важнейшее значение отводится обстоятельной детализации соответствующей категории сообразно с особенностями уголовного права, для целей объяснения и осмысливания положений и институтов данной отрасли права применительно к определенной категории в русле ее аксиологии и методологии. Анализируя и изучая конкретное преступление, в том числе транспортное, через призму парных категорий «количество» и «качество», мы выявляем его тождество и различие с другими преступлениями или тождество и различие элементов состава конкретного преступления с элементами состава другого преступления. А осмысление преступления сквозь призму философских категорий «количество» и «качество» позволяет уяснить его количественные и качественные характеристики, выявить переход количественных характеристик в качественные, а также понять взаимосвязь между ними. Но при этом уголовно-правовые мотивы, направления и ориентиры исследования всегда имеют доминирующее значение.

Философский профиль уголовного права обусловлен потребностями этой отрасли права в его философском осмыслении посредством исследования категорий диалектики.

Познание диалектических категорий способствует более плодотворному общению между представителями различных наук и, что не менее важно, между исследователями разных отраслей одной и той же науки. Говоря иначе, система философских категорий — есть основа языка как межнаучного, так и внутринаучного общения. Применение диалектического метода позволяет изучать и учитывать всеобщую связь между явлениями природы и общества в их непрерывном развитии. Говоря об уголовном праве, отметим, что категории диалектики применяются помимо прочего и при реализации уголовно-правовых норм в судебной и следственной практике [1, с. 27—36; 2, с. 121—128].

Вместе с тем категории диалектики имеют не только методологическое значение, но и мировоззренческий смысл. Категории — суть узловые понятия каждой науки, в которых концентрируется ее содержание. Проблему диалектических категорий можно отнести к числу «вечных» проблем, решение которых своевременно в любой момент, хотя при этом ни одно из решений не является окончательным, что и необходимо учитывать. Любое решение относится к менталитету определенной эпохи, культуры, сообщества. К сожалению, именно такой аспект проблемы категорий диалектики менее всего представлен в отечественных

уголовно-правовых исследованиях. В то же время необходимо отметить, что уголовно-правовая сфера приложения диалектического метода многообразна и широка.

Рассмотрим объективные связи категорий количества и качества применительно к уголовному праву.

Всякое явление, всякий предмет материального мира обладают бесчисленным множеством свойств, связей, отношений, указывающих как на их сходство с другими явлениями и предметами, так и на отличие этих явлений, предметов друг от друга. Свойства, связи и отношения, присущие явлению (предмету), характеризуют его с двух сторон, а именно, одни из них показывают то, что собой представляет данное явление, событие, предмет, другие выражают величину данного явления, события, предмета, но совокупность свойств, связей и отношений указывают, что собой представляет данное явление (событие, предмет), чем оно является, т.е. составляет его *качество*. А совокупность свойств, связей и отношений, характеризующих величину явления (события, предмета), его размеры, составляет *количество*. Характер общественной опасности преступления и есть его качественная характеристика, представляющая совокупность особенностей, свойств данного общественно опасного, запрещенного уголовным законом деяния (преступления), показывающих, что оно собой представляет, и позволяющих отличить его от других, смежных, сходных с ним преступлений. Характер общественной опасности как качество данного явления позволяет выделить внешнюю форму преступного деяния по свойственным ему объективным и субъективным признакам, отражающим важность интересов, на которые оно было направлено и которым причинен вред либо была создана реальная угроза причинения вреда. Совокупность таких признаков, устойчивость их взаимоотношений характеризуют специфику именно данного, но не иного преступления.

Количественным показателем выступает степень общественной опасности преступления, что способствует сравнительному анализу преступлений одного вида. Количественная характеристика преступления выражает его внешнюю определенность, т.е. степень развития совокупности его свойств, связей, отношений, характеризующих величину данного явления, ценность объекта посягательства, величину ущерба, форму и вид вины, мотив и т.д.

Авторы, исследующие «качество» и «количество», по-разному определяют эти категории. Различные определения самостоятельны, независимы в отношении к тем теориям, с которыми они не связаны генетически. Но в теории, элементом которой является конкретное определение и в которой оно возникло не самостоятельно, а по правилам построения теории, оно не может расходиться с исходным принципом и другими положениями, вытекающими из исходного принципа. Внутренняя согласованность, логическая непротиворечивость теории — непременное условие ее истинности, хотя и недостаточное [3—6].

Система категорий диалектики, в том числе количества и качества, не может быть построена вне ее принципов, ибо только принципы регулируют, упорядочивают систему. Определение качества или количества не может расходиться с положением о том, что категории диалектики — это отражение всеобщего и средства его познания. Где и когда бы изменения ни происходили, они количественны и качественны, иначе закон о всеобщности познания не имеет всеобщего характера.

Аристотель в своем труде «Категории» выделял несколько родов качеств: свойства и состояния, природные способности и неспособности, формы и т.п. [7, с. 26—30]. Гегель в книге «Наука логики» утверждал, что свойства — это качества. Он писал: «Качество есть преимущественно лишь с той стороны свойства, с какой оно в некотором внешнем соотношении показывает себя имманентным определением» [8, с. 107].

Поскольку «качество» — это всеобщее, постольку любое свойство является качеством явления или предмета. Термин «качество» часто взаимозаменяем с термином «свойство» в ситуациях познания того, что принадлежит или не принадлежит предмету или явлению. В то же время не всегда термин «качество» можно заменить термином «свойство». В отношении к количеству необходимо иметь в виду лишь качество, но не свойство. Говоря, что количество переходит в качество, нельзя утверждать, что количество переходит в свойство, поэтому термины «качество» и «свойство» должно быть под постоянным контролем исследователя.

Качество как всеобщее освещено в философской литературе весьма полно. Но это относится преимущественно к явлениям несоциального характера, к явлениям физики, химии, математики и т.д. Мы же говорим о таком социальном явлении, как преступность. В философской литературе о социальных качествах действительности, об их специфике сказано недостаточно. К примеру, Гегель даже не упоминает о социальных качествах в своей статье «Качество» [9, с. 483]. В решении проблемы качества как социального феномена следует исходить из того, что качество есть объективная характеристика (определенность) явлений и предметов в определенном отношении [10, с. 157]. Иными словами, качество — признак явления, класса явлений и предметов, это то, в чем явления и предметы сходны или отличны друг от друга [11].

Предметы и явления общественной жизни — многокачественны. Каждое социальное явление, каждое преступление обладает присущим только ему качеством, хотя оно имеет множество иных общих с другими явлениями качеств. Преступление обладает временнЫми качествами, качеством вредоносности, несправедливости и т.д. Но такие качества характеризуют и иные социальные явления. Временнóе качество принадлежит любому социальному явлению, ибо оно происходит во временнЫх границах; вредоносность присуща административному правонарушению, нарушению трудовых отношений; несправедливы

аморальные проступки, многие финансовые, налоговые отношения и т.п. Названные качества, по существу, являются качествами явлений вообще. Но специфическое качество данного явления всегда одно, отличающее его от других явлений.

Вместе с качеством, каждое явление, каждый процесс обладает количественными характеристиками, имеющими какую-то величину, протяженность и т.п. Преступность также имеет определенные количественные характеристики: количество совершенных преступлений и совершивших их лиц; размер причиненного ущерба; затраты на их раскрытие, расследование, судебное рассмотрение («цена отдельного преступления и преступности в целом») и т.д. Характеризуя преступление, исследователь называет сначала его качественные характеристики: причинение тяжкого вреда здоровью людей. Дальше происходит переход от качественного описания преступлений к выражению их в точной количественной форме: смерть человека (ч. 2 ст. 263 УК РФ), а далее смерть двух или более лиц (ч. 3 ст. 263 УК РФ). Применительно к транспортным преступлениям количественные характеристики всегда указывают на смерть двух или более человек, что переводит основной состав данного преступления в особо квалифицированный, т.е. количественная характеристика вызывает изменение качественной характеристики данных преступлений (ч. 3 ст. 263, ст. 266, 267, 268, 269, ч. 4 ст. 263.1, ч. 5 и 6 ст. 264 УК РФ).

В науке до начала XIX в. преобладало качественное описание явлений, особенно в физике электричества. С развитием науки, изучением электрических явлений, описанных Омом, Джоулем, а позднее в исследовании электродинамики Максвеллом происходит познание количественных характеристик. В то же время в литературе менее всего анализируются социальные, общественные качества, количества и меры. Ограниченность позиций разных авторов в этом отношении проявляется многообразно: прямое отрицание социальных качеств; прямое отрицание возможности количественного подхода к социальным качествам, например, к качеству преступности; отсутствие анализа меры социальных явлений как единства количества и качества, например, меры цены преступности и отдельных преступлений, меры потерь общества от «изъятия» субъекта преступления из сферы социального обращения и т.д.

Достаточно сравнить работы по философским вопросам в химии, физике, медицине с философскими исследованиями социальных аспектов жизни общества, например, в искусстве, чтобы убедиться, что в последних закон перехода количественных изменений в качественные как методологический принцип, по сути, игнорируется. Более ярко эта картина проявляется в философских исследованиях качества и количества преступности, применительно к которой глубоких философско-научных разработок недостаточно. В то же время ясно, что исследователь социальных явлений, которым являются преступления, должен

сознательно ориентироваться на учет законов и категорий диалектики в социальной сфере, на их использование и применение [12, с. 276—280; 13, с. 47—57].

Уходя от критики освещения существующего положения в уголовно-правовой науке по вопросу применения количественно-качественного подхода, остановимся на некоторых позитивных вопросах. История права свидетельствует о внимании юристов к вопросам количества в этой сфере. Количественные характеристики преступности рассматривали Ю. М. Антонян, А. И. Долгова, В. Н. Кудрявцев, Н. Ф. Кузнецова, Г. М. Миньковский, И. Б. Михайловская и др. Ими использованы количественные показатели преступности: ее состояние, динамика, тенденции, структура [14—16]. Но не рассмотрены количественные характеристики преступности через призму категорий диалектики — количество и качество. В то же время дальнейшие успехи уголовно-правовой науки в немалой степени связаны с философским пониманием количественного и качественного содержания понятий, положений, институтов уголовного права, что предполагает рассмотрение этих понятий, положений и институтов в единстве количества и качества.

Интересна с познавательной и научной точек зрения монография профессора В. В. Мальцева, исследующего на основе социально-философских и теоретико-правовых концепций вопросы, связанные с содержанием, структурой, значением и механизмом реализации принципов уголовного права [17]. К сожалению, профессор не рассматривает категории качество и количество с позиций уголовного права.

Недостатки в этом вопросе во многом зависят от того, что не изучены многие проблемы уголовного права в их преломлении через категории диалектики, хотя есть убеждение, что многие уголовно-правовые явления станут ясными, если их проанализировать с помощью категорий диалектики, в том числе категорий «количество» и «качество».

Поскольку «качество всеобще; это значит, что все есть качество: отец, справедливость, стол, государство и т.п.» [11, с. 27], постольку и УК РФ, его статья, уголовно-правовая норма, преступление, состав преступления, элементы состава преступления и т.д. можно рассматривать как качества.

Важно указать на отсутствие попыток количественного анализа уголовно-правовых качеств, попыток применить принципы рассматриваемых категорий диалектики к уголовно-правовой сфере. Новейшие исследования в области измерения социальных качеств, в частности, применение неколичественной математизации говорят о возможности измерения и уголовно-правовых качеств [18].

Стоящая перед уголовно-правовой наукой проблема уголовно-правовых качеств может быть решена на методологической основе диалектического материализма. В свою очередь, исследование уголовно-правовых качеств дает большой материал для дальнейшей разработки

методологического потенциала философских категорий в уголовном праве. Все это делает весьма интересным и ценным с точки зрения как уголовного права, так и философской теории, рассмотрение некоторых проблем, возникающих при анализе уголовно-правовых качеств.

Будучи связано с относительным покоем, качество всегда обладает определенной устойчивостью, а количество связано с абсолютным движением, в силу этого оно постоянно меняется — либо возрастает, либо уменьшается. Однако изменения количественной стороны имеют определенные рамки или границы. Тот или иной предмет, то или иное тело можно увеличивать или уменьшать, но не безгранично, и при этом мы получаем новое качество. И явление может быть увеличено либо уменьшено, что ведет к получению его нового качества. Часть 1 ст. 263 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за причинение тяжкого вреда здоровью человека либо крупного ущерба при нарушении правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Но та же статья УК РФ в ч. 2 устанавливает уголовную ответственность уже за причинение смерти человеку, а ч. 3 устанавливает ответственность за смерть двух или более лиц. Часть 2 данной статьи представляет совсем иное явление (в виде последствия) в сравнении с ч. 1, поскольку выраженное качественное последствие в виде смерти человека меняет содержание данной нормы уголовного права. А в ч. 3 определяется новое качество данного преступления, поскольку изменяется его количественная характеристика (смерть двух или более лиц).

Итак, изменения количественные приводят к изменениям качества преступления. Это относится и ко многим другим статьям УК РФ.

Однако количественные изменения, возможные в рамках данного качества, имеют соответствующие границы, называемые мерой, в которой может выражаться единство качества и количества. Эти границы могут быть более или менее определенными. Выход за пределы таких границ приводит к «разрушению» данного явления и превращению его в другое явление, уже с другими качествами. Нарушение правил движения и эксплуатации транспорта, повлекшее причинение тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба, предусмотренное ч. 1 ст. 263 УК, как и такое же нарушение, но причинившее смерть человека (ч. 2 данной статьи) или двух или более лиц, предусмотренное ч. 3 этой статьи, приводит к преступлениям с квалифицирующими и особо квалифицирующими признаками. В то же время уменьшение размера причиненного ущерба до определенного уровня (меньше 1 млн руб.) приводит к тому, что при отсутствии тяжкого вреда здоровью человека такое явление не будет признано преступлением в силу своей малозначительности. В этом случае данное социальное явление (преступление) переходит в другое непреступное социальное явление.

Таковы краткие рассуждения о методологическом потенциале

категорий «качество» и «количество» в уголовном праве.

Литература

1. Суденко, В. Е. Теория причинности в уголовном праве // Сервис plus. — 2010. — № 4.
2. Суденко, В. Е. К вопросу о реализации методологического потенциала философских категорий «сущность» и «явление» в уголовно-правовых исследованиях и судебно-следственной практике // Право и государство: теория и практика. — 2012. — № 3.
3. Сивиллов, Л. Г. Свойство и качество // Труды Иркутского института народного хозяйства. — Вып. 2. — Иркутск, 1966.
4. Шляхтенко, С. Г. Категории качества и количества. — Л., 1968.
5. Руткевич, М. Н. О содержании категорий качества и количества. — Свердловск, 1970.
6. Жежеленко, В. П. Качество и свойство / В. П. Жежеленко, Н. Я. Муравлев // в сб. «Актуальные проблемы диалектического и исторического материализма». — Тюмень, 1970.
7. Аристотель. Категории. — М., 1939.
8. Гегель. Соч. — М., Л., 1929—1935. — Т. 5.
9. Гегель. Соч. — М., Л., 1929—1935. — Т. 2.
10. Гегель. Соч. — М., Л., 1929—1935. — Т. 1.
11. Селиванов, Ф. А. Основные законы материалистической диалектики. — Тюмень, 1969.
12. Суденко, В. Е. Категории диалектики и уголовное право // в сб. «Политика, экономика и право в социальной системе общества: новые вызовы и перспективы«: материалы международной научно-практической конференции. — М., 2016.
13. Суденко, В. Е. Методологический потенциал категорий диалектики «необходимость» и «случайность» применительно к транспортным преступлениям // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 4 (4).
14. Антонян, Ю. М. Преступность среди женщин. — М., 1992.
15. Долгова, А. И. Методика изучения территориальных различий преступности и их причин. — М., 1989.
16. Криминология / под ред. Н. Ф. Кузнецовой, Г. М. Миньковского. — М., 1994.
17. Мальцев, В. В. Принципы уголовного права. — Волгоград, 2001.
18. Коваленко, Ю. П. О способах математизации социологического знания / Ю. П. Коваленко, В. Я. Перминов // в сб. «Количественные методы в социальных исследованиях». — М., 1967.

Literature

1. Sudenko, V. E. theory of causality in criminal law // Service plus. — 2010. — № 4.
Sudenko, V. E. to the question of realization of methodological potential of philosophical categories «essence» and «phenomenon» in criminal-legal researches and judicial-investigative practice // Law and the state: theory and practice. — 2012. — № 3.
3. Civillaw, L. G. Property and quality // Proceedings of the Irkutsk Institute of national economy. — Vol. 2. — Irkutsk, 1966.
4. Shlyakhtenko, S. G. Categories of quality and quantity . — L., 1968.
5. Rutkevich, M. N. On the content of quality and quantity categories. — Sverdlovsk, 1970.
6. Zhezhelenko, V. P. Quality and property / V. P. Zhezhelenko, N. Ya. Muravlev // in the

sat. «Actual problems of dialectical and historical materialism». — Tyumen, 1970.
7. Aristotle. Categories. — M., 1939.
8. Hegel. Op. — M., L., 1929—1935. — Vol. 5.
9. Hegel. Op. — M., L., 1929—1935. — Vol. 2.
10. Hegel. Op. — M., L., 1929—1935. — Vol. 1.
11. Selivanov, F. A. The Basic laws of materialistic dialectics. — Tyumen, 1969.
12. Sudenko, V. E. categories of dialectics and criminal law // in sat. «Politics, Economics and law in the social system of society: new challenges and prospects»: proceedings of the international scientific-practical conference. — M., 2016.
13. Sudenko, V. E. Methodological potential of the categories of dialectics «necessity» and «accident» in relation to transport crimes // Transport law and security. — 2016. — № 4 (4).
14. Antonyan, Yu. M. The Crime among women. — M., 1992.
15. Dolgova, A. I. Methods of studying the territorial differences of crime and their causes. — M., 1989.
16. Criminology / ed. by N. Kuznetsova, G. M. Minkovsky. — M., 1994.
17. Maltsev, V. V. Principles of criminal law. — Volgograd, 2001.
18. Kovalenko, Yu. P. methods mathematization of sociological knowledge / Y. P. Kovalenko, V. I. Perminov. «Quantitative methods in social research». — M., 1967.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 343.346

© Ахмяров Рустам Шамильевич
— магистрант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Вопросы преступного нарушения правил дорожного движения

Аннотация. Актуальность данной статьи вызвана тем, что положение дел с аварийностью на дорогах Российской Федерации, связанной с движением и эксплуатацией автомобильного транспорта, представляет острейшую социально-экономическую проблему, имеющей место не только в России, но и в других странах. Ежегодно в результате дорожно-транспортных происшествий в мире гибнут и получают ранения больше 10 млн человек, а от происшествий, связанных с автомобильным транспортом, ежегодно причиняется огромнейший социально-экономический ущерб, около 500 млрд долл. в год [1].

В статье рассматриваются проблемные вопросы состояния безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Определяются преступность и наказуемость нарушений Правил дорожного движения. Раскрываются специфические особенности квалификации преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, а также других транспортных преступлений. Указывается на содержание составов рассматриваемых преступлений, являющихся двуобъектными, имеющими два последствия, из которых одно является определяющим для квалификации, характеризующихся двумя формами вины и в большинстве случаев двумя деяниями.

Ключевые слова: транспортные преступления; квалификация; Правила дорожного движения; объект преступления; формы вины; преступные последствия.

© Akhmyarov R.
— graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Questions of criminal violation of traffic rules

Abstract. The relevance of this article is due to the fact that the situation with accidents on the roads of the Russian Federation associated with the

movement and operation of road transport, is an acute socio-economic problem that occurs not only in Russia but also in other countries. Every year more than 10 million people are killed and injured as a result of road accidents in the world, and from accidents related to road transport, annually causes huge socio-economic damage, about 500 billion dollars per year.

The problematic issues of the state of traffic safety and operation of vehicles are considered. Crime and punishability of traffic violations are defined. Specific features of qualification of the crimes provided by Art. 264 of the criminal code of the Russian Federation, and also other transport crimes are revealed. The content of the offences in question, which are two-object, having two consequences, of which one is decisive for the characterization, characterized by two forms of guilt and in most cases two acts, is indicated.

Keywords: traffic offences; qualifications; Rules of the road; the object of the crime; guilt; criminal consequences.

В последние годы прошлого и в начале нынешнего столетия в нашей стране произошли серьезные изменения: многие граждане стали собственниками не только легковых автомашин, но автобусов и грузовых автомашин, а также иных транспортных средств. Значительное увеличение автопарка в стране при одновременном снижении организации дорожного движения и ухудшения качества дорог привели к резкому повышению количества дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), весьма часто приводящим к жертвам среди водителей, пассажиров, пешеходов. Это привело к росту количества и опасности транспортных происшествий и преступлений, связанных с движением и эксплуатацией транспортных средств, к авариям и катастрофам, приводящим к человеческим жертвам, повреждению и уничтожению имущества. Дорожно-транспортные происшествия причиняют российской экономике и в целом обществу громадный материальный, социальный, демографический ущерб. С 2007 по 2016 г. в результате ДТП погибли 271 тыс. человек, были ранены 2,5 млн человек, погибло почти 9 тыс. детей в возрасте до 16 лет, а всего пострадало 227 тыс. детей. Каждый третий погибший в ДТП был в наиболее активном трудоспособном возрасте от 26 до 40 лет. Пятая часть всех пострадавших в ДТП стали инвалидами. 2016 г. ознаменовался 173 694 ДТП, при которых пострадало 241 448 человек, из которых погибло 20 308 человек [2].

Свыше 85% ДТП происходит при нарушении водителями транспортных средств правил дорожного движения, на указанную долю ДТП приходится больше 80% погибших и больше 90% раненых. В 2016 г. совершено 7,9% ДТП водителями, имеющими опыт вождения автомобилем меньше 2 лет. По их вине погибло 1154 и ранено 16 953 человека. В эти же годы 10,4% водителей, совершивших ДТП, находились в нетрезвом состоянии, а число погибших при этом увеличилось с 2007 по 2016 г. в 1,8 раза [2].

Российская Федерация ежегодно теряет от ДТП около 2% ВВП (внутреннего валового продукта), что сопоставимо с валовым продуктом Республики Татарстан или Краснодарского края [3].

Отметим то, что свыше 70% ДТП регистрируются в городах и населенных пунктах, при которых гибнет больше 40% от всех погибших в ДТП, и получают ранения около 70% пострадавших.

Не меньшую тревогу вызывает состояние аварийности на дорогах страны вне населенных пунктов. Наибольшая тяжесть последствий характерна для ДТП на автомобильных дорогах федерального значения и на их платных участках, что обусловлено высокой скоростью дорожного движения на них. В 2016 г. тяжесть последствий ДТП на федеральных дорогах составила 15 погибших на 100 пострадавших, приблизительно та же картина на платных дорогах.

Возможность погибнуть в автокатастрофе в России *намного выше*, чем в Европе. Так, в 2016 г. в Российской Федерации с населением 146,8 млн человек погибло 20 308 человек, а во всех вместе взятых странах Европейского Союза с населением 510,1 млн человек, погибло 25 500 человек. На 100 тыс. населения в 2016 г. в России погибло 13 человек, этот же показатель для Швеции — 2,7, для Германии — 3,9, для Великобритании — 2,8 на 100 тыс. населения.

Российская Федерация осуществляет борьбу с нарушениями Правил дорожного движения, в том числе преступного характера, для чего предусмотрен ряд статей в Уголовном кодексе Российской Федерации (далее — УК РФ), устанавливающих ответственность за такие преступления. Отечественный законодатель объединил составы транспортных преступлений в гл. 27 УК РФ. И только нарушение правил вождения или эксплуатации боевой, специальной или транспортной машины отнесено к ст. 350 гл. 33 «Преступления против военной службы» одноименного разд. XI УК РФ.

Несмотря на постоянно растущее количество ДТП, спрос на автомобили в нашей стране будет расти с каждым годом, невзирая на удорожание стоимости бензина, дизельного топлива и других горюче-смазочных материалов. С каждым годом увеличивается количество машин, особенно за счет импорта и производства на заводах России по иностранным технологиям легковых автомобилей, а также грузовых тягачей. Естественно, что с ростом парка автотранспортных средств будет расти и количество ДТП и преступлений. В ближайшем будущем проблема безопасности дорожного движения приобретет еще большую актуальность, а потому уже в настоящее время возникла острая необходимость принятия неотложных мер организационного, правового и технического характера по обеспечению более высокой эффективности работы правоохранительных органов, осуществляющих борьбу с рассматриваемыми происшествиями и преступлениями. Важное место в реализации этих мер отводится органам предварительного

расследования, прежде всего, дознания.

Официальная статистика свидетельствует, что в деятельности подразделений дознания и следствия коренных позитивных изменений пока не произошло. Некоторое уменьшение численных показателей в начале нынешнего столетия никак не означает, что на дорогах улучшилась обстановка. Это явилось следствием декриминализации причинения в результате ДТП средней тяжести вреда здоровью человека. Изменения, внесенные в УК РФ в 2003 г., оставили уголовно-наказуемыми только ДТП, повлекшие по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью или смерть людей, исключив уголовную ответственность за причинение средней тяжести вреда здоровью человека, что сразу же искусственно «сократило» количество преступных нарушений Правил дорожного движения в угоду конъюнктурщикам.

В чем же основная причина низкой раскрываемости ДТП? По нашему мнению, это просчеты в организации этой деятельности. Наиболее распространенными недоработками являются:

— недостаточно оперативное реагирование на заявления и сообщения о ДТП;

— отсутствие должного взаимодействия работников дознания, а также следователей с сотрудниками других служб и подразделений органов внутренних дел;

— волокита при производстве первоначальных безотлагательных следственных действий либо отказ от их проведения;

— недостаточное использование технико-криминалистических средств при осмотре места ДТП, что приводит к низкой результативности осмотра, а также неприменение необходимых средств, методов и наиболее эффективных тактических приемов;

— недостаточное использование специальных методических разработок сотрудников экспертно-криминалистических и научных учреждений, а также возможностей розыскных, оперативно-справочных и криминалистических учетов [3, с. 137—140].

Эти недостатки являются постоянными и приводят к негативным последствиям, значительно затрудняющим установление объективной истины по расследуемым преступлениям, что объясняется отсутствием у многих следователей, дознавателей и сотрудников оперативных подразделений соответствующих знаний, умений и профессиональных навыков, а также знаний специфики ДТП, их квалификации и расследования.

Особенность квалификации рассматриваемых преступлений заключается в том, что основные трудности возникают с определением и точной фиксацией обстоятельств происшествия, установлением механизма причинения вреда, а вопросы квалификации отодвигаются на второй план, представляясь более легкой задачей. Но это далеко не так, ибо квалификацию преступления нельзя оторвать от процесса

установления обстоятельств ДТП, так как сама по себе юридическая оценка содеянного представляет собой многофункциональную задачу, связанную с анализом и сопоставлением нормативного материала, отличающегося значительным объемом. Между тем неверная квалификация сводит на нет все усилия, затраченные на установление фактических обстоятельств ДТП.

А квалификация преступных деяний, сопряженных с ДТП, затруднительна и в том, что здесь не всегда правильно определяются элементы составов этих преступлений. В данных преступлениях всегда присутствуют два объекта: 1) здоровье и жизнь человека; 2) интересы широкого круга физических и юридических лиц, в том числе общества и государства, заинтересованных в точном соблюдении Правил дорожного движения. И вот здесь кроется загвоздка. Даже если будет установлено, что нарушение указанных правил, бесспорно, имело место, но не было причинения тяжкого вреда здоровью человека или причинения ему смерти, то не будет и преступления, поскольку в подобных преступлениях такой объект преступного посягательства, как здоровье человека или его жизнь, имеют решающее значение. При их отсутствии — отсутствует и преступление, а может иметь место только административный проступок [4, с. 15—20; 5, с. 17—184]. Далее, в анализируемых преступлениях требуется обязательное установление причинной связи между нарушением соответствующих правил и наступившими последствиями.

Кроме того, субъектом преступного нарушения Правил дорожного движения, повлекшего названные в законе последствия, может быть любое лицо, управлявшее транспортным средством, но достигшее 16-летнего возраста (ч. 2 ст. 20 УК РФ). Если же виновное лицо не достигло этого возраста — преступление также исключается.

При квалификации рассматриваемых преступлений возникает необходимость со стороны правоприменителя устанавливать полную, развернутую норму, нарушенную водителем, определить весь круг нормативных актов, с которыми связан уголовный закон, выявить те из них, которые были нарушены, а среди последних выявить нарушения, образующие признаки состава преступления. Это результат бланкетного характера диспозиции большинства статей о преступлениях данного вида. Такие общественно опасные деяния называют преступлениями со смешанной противоправностью [6, с. 26—34].

Проблемам борьбы с ДТП посвящено немало работ, в которых обстоятельно рассмотрены многие вопросы расследования и квалификации преступлений данной категории, применения административного и уголовного законодательства. Особо заслуживает внимания работы профессора Н. И. Пикурова [7, с. 46; 8].

Проблемы развития преступности в сфере дорожного движения связаны с взаимодействием разнообразных социальных групп (правоприменителей, правонарушителей), составляющих общество и

различающихся своим статусом. Полное и всестороннее исследование данного феномена возможно только на основе взаимодействия разнообразных гуманитарных и естественных наук, каждая из которых изучает его под своим углом зрения, с помощью специфических способов, методов, средств.

Основой криминализации нарушений Правил дорожного движения являются положения УК РФ, определяющие преступность и наказуемость ДТП, а также сложившаяся практика применения положений уголовного закона при расследовании преступлений.

Научно-практическая значимость данной статьи определяется актуальностью самой темы; анализом отдельных аспектов применения уголовного закона, связанных со спецификой бланкетного способа конструирования состава ДТП; определением конкретного нарушения Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; установлением причинной связи между нарушением правил и наступившими последствиями; установлением признаков субъекта преступления; разработкой юридического закрепления квалификации содеянного в соответствующем процессуальном документе.

Литература

1. О состоянии безопасности дорожного движения в Российской Федерации: Государственный доклад // РГ. — 2003. — 11 сент.
2. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы // РГ. — 2018. — 25 янв.
3. Суденко, В. Е. Криминалистические учеты — важнейшее средство борьбы с преступлениями // Право и государство: теория и практика. — 2016. — № 6 (138).
4. Суденко, В. Е. Транспортные преступления: особенности квалификации // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 11 (11).
5. Суденко, В. Е. Транспортные преступления и их анализ // Мир транспорта. — 2013. — Т. 11. — № 4 (48).
6. Суденко, В. Е. Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14).
7. Пикуров, Н. И. Отграничение состава дорожно-транспортного преступления от смежных составов преступлений // Уголовное право. — 2009. — № 5.
8. Пикуров, Н. И. Квалификация транспортных преступлений : научно-практ. пособие. — М. : РАП, 2011.

Literature

1. On the state of road safety in the Russian Federation: state report // WG. — 2003. — 11 Sept.
2. Road safety strategy in the Russian Federation for 2018—2024 // WG. — 2018. — January 25.
3. Sudenko, V. E. Forensic accounting-the most important means of combating crimes // Law and the state: theory and practice. — 2016. — № 6 (138).
4. Sudenko, V. E. Transport crimes: features of qualification // Transport law and

safety. — 2016. — № 11 (11).
5. Sudenko, V. I. Transport of a crime and their analysis // World of transport. — 2013. — Vol. 11. — № 4 (48).
6. Sudenko, V. E. Establishment of type of the vehicle, character of incident and their compliance to the signs specified in article 264 of the Criminal code of the Russian Federation // Transport law and safety. — 2017. — № 2 (14).
7. Pikunov, N. I. Delimitation of part of a traffic related crime of crimes // Criminal law. — 2009. — № 5.
8. Pikunov, N. I. Qualified traffic offenses : nauchno-prakt. benefit. — M. : RAP, 2011.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656.62:94(47)

© Петров Юрий Иванович
— кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
petrov52@ro.ru

Развитие водных путей сообщения и судоходных средств в России в эпоху «дворцовых переворотов»

Аннотация. В статье рассматриваются меры правительства в послепетровскую эпоху, направленные на развитие водных путей сообщения и судоходных средств. Показаны усилия, прилагаемые правительством к обновлению судоходного парка и поддержанию в рабочем состоянии системы каналов и речных путей сообщения.

Ключевые слова: история; транспорт; законодательные акты; речные пути сообщения; каналы; суда; пороги.

© Petrov Yu.
— candidate of historical sciences, associate professor,
professor of «The customs law and customs affairs»
of the Law institute of Russian university of transport

Development of waterways and shipping facilities in Russia in the era of «Palace coups»

Abstract. The article deals with the measures of the government in the post-Peter I era aimed at the development of waterways and shipping facilities. The efforts made by the government to update the shipping fleet and maintain the system of canals and river ways of communication are shown.

Keywords: history; transport; legislation; river lines of communication; channels; the court; the thresholds.

После смерти Петра I, в январе 1725 г., в стране стал наблюдаться некоторый спад в экономическом развитии. Дело совершенствования государственного устройства медленно продвигалось вперед и в

продолжении почти 40 лет заметных перемен не произошло. Приемники Петра сохраняли устроенный им порядок, старались по его примеру оказывать покровительство торговле, развивать промыслы. Однако вскоре был ликвидирован Главный магистрат [1, с. 62], который служил опорой купеческому сословию, новые же учреждения не соответствовали намеченным целям, а запрет на вывоз за границу хлеба, леса и других товаров негативно отразился на внутренней промышленности. Установившееся господство временщиков, чаще всего заботившихся о собственных интересах, а не о государстве, привело к расстройству народного хозяйства и финансов. Темпы развития путей сообщения также замедлились. Вместе с тем дороги по-прежнему оставались в поле зрения правительства, обустраивались водные пути, первые работы по устройству которых начались при Петре I и которым он отводил особую роль в развитие государства.

Практика судоходства изстари сложилась таковой, что торговцы свои товары везли по широким рекам на судах большего размера, а для малых рек использовали суда, приспособленные к руслу этих рек и потом товары при переходе из малых рек в большие и обратно перекладывались в суда, соразмерные предстоящему водному пути. Как правило, в местах впадения одних рек в другие жили судопромышленники, снабжавшие торговцев судами. Отдельные торговцы сами имели в этих местах собственные дворы-гавани и там держали в запасе суда. Монастыри же, например, активно занимавшиеся в старину торговлей, имели в таких местах подворья. Таким образом постоянная необходимость в судах развивала и разнообразила судовой промысел. Для всякого русла были свои суда, и потому в старых источниках встречается множество названий разного рода судов и лодок, которые сохранялись довольно долго в практике российского судоходства [2, с. 3].

Стремясь, навести порядок в судоходстве и прежде всего на море, 31 августа 1728 г. вышел указ «О делании новых гекботов, галиотов и плоскодонных судов, с назначением в каких водах какия суда к плаванию могут быть допукаемы». Его появление стало результатом обращения купечества в комиссию о коммерции, из которого следовало, что в разных приморских городах и регионах страны их интересы не совпадали во взгляде на использования судов. Указ установил порядок, определивший, по каким водам те или иные типы судов могли перемещаться по морям и рекам, возложив контроль за его исполнение на губернаторов, воевод и других специально уполномоченных лиц. По Каспийскому морю разрешалось плавать на галиотах [3] и им подобных судах, сделанных на Волге и впадающих в нее реках, в местах, где были дубовые и сосновые леса. Эти суда, изготовленные из дуба и сосны, должны были иметь крепкую оснастку. Для поощрения владельцев таких судов их освобождали от уплаты пошлин с купленного леса и рыбных снастей. Эверсы [4] и романовки [5] для движения по Волге и на море должны были

изготавливаться без использования соединительных скобок, а на плоскодонных судах, используемых для хода по Волге между Нижним Новгородом и Астраханью, скобы могли использоваться только на днищах. Последнее правило распространялось и на суда, плавающие от Нижнего Новгорода в города, находившиеся выше по Волге, а также по другим рекам до Москвы, Твери, Ярославля и обратно [6, с. 178]. По Ладожскому и Онежскому озерам разрешалось ходить с любым грузом только морским судам. На барках же и плоскодонных судах по Ладожскому озеру могли перевозить только бревна, доски и дрова. Для движения по Белому и Мурманскому морям от Соловков до Архангельска и по реке Двине требовалось делать галиоты, гукоры [7], краеры [8] и эверсы, а промышленникам для рыбного и звериного промыслов делать шерботы [6, с. 179]. Строительство надежных, качественных судов могли обеспечить только соответствующие материалы, в этих целях положение предусматривало заготавливаемый лес рубить, начиная с ноября месяца, а доски содержать в течение двух лет под кровлей [9, с. 86].

Речное судоходство было сопряжено с большими трудностями, вызванными наличием многочисленных порогов, которые могли преодолеваться только с помощью лоцманов. Пороги приносили большие убытки частным лицам и государству. В июне 1740 г. полковник Невельской докладывал Правительствующему сенату, «что нынешнею весною с корабельными лесами, из купецких пять судов разбило и повредило» на Боровицких порогах. В ответ на это Сенат призвал усилить контроль за состоянием судов, прибывающих для преодоления порогов, не разрешать делать это судам, имеющим даже незначительные повреждения, при этом принимая решения строго руководствоваться Инструкцией и именными Указами, данными на этот счет. Кроме того Сенат потребовал от Невельского еженедельно докладывать о количестве судов прибывающих к Боровицким порогам, численности успешно их преодолевающих, и о тех, которые получили повреждения, называя хозяев этих судов. По разбитым и получившим повреждения этой весной судам Невельскому было приказано провести расследование, принять решения и о результатах доложить в Сенат. Было указано и Адмиралтейской коллегии, которой принадлежал корабельный лес, чтобы она, осуществляя сплав леса, строже подходила к выбору судов для этой цели [10, с. 136—137].

Через месяц положение на Боровицких порогах побудило Правительственный Сенат издать указ «Об осторожностях в пропуске судов через Боровицкие пороги и о присылке ведомостей в Сенат, через две недели, о числе пропущенных судов», основанием к нему послужило донесение двух дворян — Баранова и Епалеева о ситуации на Боровицких порогах в период с 25 апреля по 1 июня. В рапорте дворян отмечалось, что в это время на порогах были разбиты полностью или серьезно повреждены 21 судно с корабельными лесами, с господскими и

купеческими товарами, виновные лоцманы понесли наказания. Сенат издает приказ навести порядок в движении судов через пороги. Прежде всего, все суда, преодолевающие пороги, должны сопровождаться лоцманами. Спускаться в пороги следовало только с грузом, соответствующим условиям реки, т.е. в зависимости от ее глубины. От тяжелого груза суда должны были освобождаться, а груз мог быть распределен по другим судам. Сенат просил дворян прислать свои наблюдения и соображения о наилучших способах преодоления порогов, а также сообщить незамедлительно о тех местах, которые требуют расчистки. В указе напоминалось и об ответственности, которая лежала на дворянах за повреждения, наносимые судам. В случае если дворяне не обеспечат надлежащие условия для прохода судов по порогам без причинения им вреда, их ожидал серьезный штраф и другие меры ответственности. Удовлетворяя просьбу дворян заменить канцеляриста, возраст и ослабленное зрение которого не позволяло ему хорошо исполнять свои обязанности, Сенат поручил Герольдмейстерской конторе осуществить замену. Военной коллегии также было дано поручение осуществить осмотр и разработать мероприятия, позволявшие наилучшим образом чистить пороги [11, с. 179—180].

Снижению количества повреждений судов на порогах, по мнению правительства, должны были служить и меры, которые устанавливали определенный порядок перемещения судов в сопровождении лоцманов. В сенатском указе от 19 сентября 1740 г. предписывалось вышневолоцких лоцманов нанимать для спуска судов только до Ношкинской пристани, а для Липецкой пристани подобрать особых лоцманов, из числа наиболее искусных в деле спуска судов по порогам и поручить им проводку судов до порога Чернеца, при этом с каждого купеческого или иного судна лоцманам устанавливалась оплата в размере 35 коп. Лоцманам, находившимся на пороге Чернец, поручалось спускать суда до Опеченской пристани [12], с доплатой 20 коп. за дополнительную работу [13, с. 268—269].

Развивая водные пути сообщения, Петр активно занимался строительством каналов. Он серьезнейшим образом изучал единственную в мире сеть вечно движущихся и не требующих ремонта шоссейных дорог, какую природа дала русской торговле в бассейнах русских рек. В уме Петра, как считает Ключевский, «много лет складывался великолепный план канализации этих столь остроумно расчерченных природой бассейнов». Но выполнению этого плана серьезно мешали колебания во внешней политике [14, с. 112]. Многое было спланировано и даже началось строительство, но из шести задуманных каналов при Петре окончен был только один.

С открытием в 1728 г. плавания по Ладожскому каналу именным Указом от 18 апреля «О пропуске судов чрез Ладожский канал без всякого задержания…» было разрешено плавание по нему всем лицам и судам,

осуществляющим перевозку товаров и продуктов [15, с. 33]. Но сразу же вопросам его эксплуатации было уделено серьезное внимание. Это обусловливало и высокую плату, которая взималась за проход через искусственные сооружения канала. В 1731 г. с проходящих по каналу судов, нагруженных мукой в количестве 400 кулей [16], взимали пошлину в размере 8 руб., при грузе в 350 кулей — 7 руб., а в 300 кулей — 6 руб., с прочих брали соразмерно их весу [6, с. 181].

Для выполнения текущих работ на канале в 1735 г. был сформирован рабочий батальон, размещенный вблизи Ладожского канала. В 1740 г. Инженер-подполковник Людвиг обратился в правительство с рапортом о выделение батальону кроме обер и унтер-офицеров еще 78 рядовых и 26 денщиков. Эту потребность в людях он объяснял требованием генерал-фельдмаршала графа Миниха обеспечить качественное и безопасное содержание канала. Полковник просил дополнительный контингент из рекрутов. Кабинет-министров рассмотрев эту просьбу, указал Военной коллегии пополнить батальон отставными полевых полков, взятых из гарнизонов, при этом сделать так, чтобы батальон при Ладожском канале был расселен в своих домах, а солдатских жен и детей перевести из мест их проживания к мужьям и в дальнейшем руководствоваться этим правилом [6, с. 65]. Для создания кадрового резерва специалистов, необходимых для обслуживания канала, в 1753 г. при батальоне открыли школу, в которой стали обучаться солдатские дети [6, с. 181—182].

Оберегая канал и его искусственные сооружения от повреждений в 1741 г., правительство запретило помещикам и крестьянам прибрежных к каналу земель, под угрозой штрафа, пускать скот для выпаса к плотинам, насыпям и дорогам, проходящим вблизи канала. Владельцам плотов, барок и судов было предписано надолго не задерживаться в канале без веских на то оснований, а за необоснованный простой налагался штраф.

В 1754 г. таможенная реформа графа Шувалова привела к отмене в стране внутренних таможенных пошлин. Эта реформа благотворно сказалась на развитии торговли в стране и в целом экономики. Но в этом же году был отменен сбор с товаров, перемещаемых на судах по Ладожскому каналу, который направлялся на его содержание, взамен в портовых таможнях стали взимать платеж, в размере 2% от стоимости товаров вывозимых за границу [6, с. 182].

С основанием Петербурга возникла мысль связать новую столицу водным путем с внутренними областями. Сесть в лодку на Москве-реке и высадиться на Неве без пересадки было мечтой Петра. С крестьянином Сердюковым Петр исходил глухие места новгородского и тверского края, обследовал реки и озера и приступил к устройству Вышневолоцкой судоходной системы, начав рытье канала между рекой Тверцой притоком Волги и рекой Цной, которая, образуя своим расширением озеро Мстино, выходила из него под названием реки Мсты и впадала в озеро Ильмень [14, с. 112—113]. В 1706 г. работа на первом канале Вышневолоцкой

системы была завершена, но через десятилетие каменный шлюз из-за небрежного отношения и слабого надзора занесло песком, и с трудом удалось расчистить путь. В 1719 г. Петр передал Вышневолоцкий канал в частные руки новгородцу Сердюкову, обязав его при этом строить шлюзы на собственные средства, в награду ему и на содержание шлюзов были переданы деньги, выручаемые от платы с проходящих груженых судов. В 1722 г. Сердюков получил указание в вышневолоцких шлюзах сделать ворота в боровицких порогах, разобрать каменные запоры, сделанные для рыбной ловли, обеспечив тем самым свободное судоходство, а от Твери до Вышнего Волочка, по обе стороны реки Тверцы вычистить бечевник [6, с. 82].

После смерти Петра Сердюков продолжал заниматься сооружением шлюзов и очисткой русел рек. В 1742 г. за прочистку реки Мсты, за устройство шлюзов и выполнение других работ он был пожалован в потомственное дворянство. Ему так же, как и прежде, было указано, что когда деревянные шлюзы устареют, он должен будет на свои деньги построить каменные, а также для свободного судоходства по реке Тверце каменистые и порожистые места очистить. В 1740-е гг. получаемый Сердюковым денежный сбор с барок и судов был увеличен, теперь его стали брать с длины плавсредства, с каждой сажани по 10 коп., при этом оставив неизменным размеры сборов с плотов с кладью и малых лодок. В 1743 г. за работы, произведенные Сердюковым на участке от реки Шланы до рек Ржавцы и Уны, ему передали в собственность прибрежные земли вдоль построенных каналов, на расстоянии в 100 сажень [6, 183].

Проблемой судоходства со времен Петра являлось состояние судов, используемых для плавания по рекам и морям. Большинство судов, созданные еще при царе Алексее Михайловиче, отце Петра I, были не пригодны для передвижения по морям, часто гибли. Непрочные, сделанные обычно из сырой древесины, с неплотно пригнанными боковинами соединенными скобами, и не проконопаченные, многие в плаваниях тонули вместе с грузом, нанося серьезный урон торговле. Поправить сложившееся положение, можно было только отказавшись от использования старых судов и наладив строительство современных надежных кораблей.

В 1714 г. Петр I запретил на Ладожском озере, где наиболее часто гибли корабли, использовать для перевозки грузов все ранее построенные суда. Судостроителям были предложены рабочие проекты новых судов, таких как эверсы, коломенки [18] и романовки. Однако поскольку кораблей новых моделей не хватало, то в 1718 г. правительство разрешило продовольствие и другие товары привозить по рекам и озерам в Санкт-Петербург и в другие города на старых судах. Но на следующий год последовало указание старые суда в городах переклеймить, т.е. поставить на учет, и более этих моделей не делать под угрозой ссылки и уничтожения вновь построенных [6, с. 77-78].

Однако новое приживалось с трудом, да и возможности по строительству современных судов были ограничены технологически и ресурсно, но правительство настаивало на обновлении судоходного фонда и в 1720 г. вторично были направлены представители власти на судоверфи с приказом ликвидировать суда старых моделей, а хозяев подвергнуть установленным наказаниям [6, с. 79]. Вместе с тем интересы государства вынуждали продолжать пользоваться судами старых образцов. В 1725 г. продлили еще на три года перевозку соли, хлеба, железа и меди на старых судах из Астрахани по Волге и по другим рекам до Ладожского озера, при этом было подтверждено ранее выдвинутое требование строить современные суда. В январе 1726 г. Правительствующий сенат приказал в барках, перевозящих доски и бруски от Шлиссельбурга до Санкт-Петербурга и до Кронштадта для заграничной торговли, не прорубать боковины, чтобы не повредить пиломатериалы, но после разгрузки барок их надо было разбирать [19, с. 560].

В 1727 г. было разрешено в Петербург из Новгорода, Ладоги и других близлежащих мест пропускать лодки и барки с досками, посудой, овощами и сеном, не прорубая у барок боков в Шлиссельбурге, но по выгрузке товаров в Петербурге хозяева барок должны были их разламывать или продавать для разборки другим лицам, а мелкие суда могли возвращаться обратно [20, с. 871]. После открытия в 1728 г. Ладожского канала именным указом разрешили плавание «всяких чинов людей со всякими материалами и припасами и с провиантом», но вновь было указано о ликвидации барок, доставивших в Санкт-Петербург товар [21, с. 33].

Процесс расставания со старыми типами судов шел медленно. В 1748 г. вышло очередное указание запрещавшее использовать топорные барки, как судоходные средства, однако и в начале 1760-х гг. изготовление их продолжалось [2, с. 3].

В рассматриваемый исторический период не произошло больших открытий и серьезных перемен. Но они и не могли произойти, ведь история показывает нам, что всегда после коренных преобразований, случавшихся в жизни народа, наступали времена остановки. Народ, утомленный чрезмерными усилиями в это время как бы отдыхал, жизнь его в развитии своем как бы останавливалась, и только по прошествии определенного времени снова начиналось движение вперед. В государстве для этого должны были сложиться соответствующие условия и появиться соответствующие личности.

Литература

1. ПСЗ. — Т. VIII. — 1728. — № 5302.
2. Житков, С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период: 1798—1898. — СПб., 1900.
3. Галиот — парусное двухмачтовое судно водоизмещением 200—300 т.
4. Эверс — грузовое одномачтовое плоскодонное судно, имеющее вооружение.

5. Романовка — парусное речное судно, вошло в истории как замечательное изобретение людей, живших в городе Романове Ярославского края на рубеже XVII—XVIII вв. Романовки до середины XIX в. плавали по Волге, перевозя значительное количество грузов.
6. Семенов, А. Изучение исторических сведений о Российской внешней торговле и промышленности с половины XVII столетия по 1858 г.. Часть первая. — СПб., 1859.
7. Гукор — парусное двухмачтовое судно с широким носом и круглой кормой водоизмещением 60—200 т.
8. Краер — парусное грузовое, торговое или промысловое плоскодонное судно.
9. ПСЗ. — Т. VIII. — 1728. — № 5327.
10. ПСЗ. — Т. XI. — 1740. — № 8126.
11. ПСЗ. — Т. XI. — 1740. — № 8161.
12. Опеченская пристань — село в Боровичском уезде Новгородской губернии. Опеченская пристань была важным лоцманским центром Вышневолоцкой водной системы.
13. ПСЗ. — Т. XI. — 1740. — № 8250.
14. Ключевский, В. О. Соч. : в 9 т. — Т. 4. Курс русской истории. — М., 1989.
15. ПСЗ. — Т. VIII. — 1728. — № 5265.
16. Куль — мешок, устаревшая торговая мера объема сыпучих тел (около 9 пудов).
17. ПСЗ. — Т. XI. — 1740. — № 8050.
18. Коломенка — беспалубное речное судно.
19. ПСЗ. — Т. VIII. — 1726. — № 4819.
20. ПСЗ. — Т. VII. — 1727. — № 5170.
21. ПСЗ. — Т. VIII. — 1728. — № 5265.

Literature

1. PSZ. — Vol. VIII. — 1728. — № 5302.
2. Zhitkov, S. M. Historical overview of the structure and content of waterways and ports in Russia for a century: 1798-1898. — SPb., 1900.
3. Galiot is a sailing two-masted vessel with a displacement of 200-300 tons.
4. Evers-cargo single-mast flat-bottomed vessel with weapons.
5. Romanovka is a sailing ship, river, entered in history as a wonderful invention of people who lived in the town of Romanov in the Yaroslavl region at the turn of XVII—XVIII centuries of Romanovka until the mid-nineteenth century sailed along the Volga, carrying significant amounts of cargo.
6. Semenov, a Study of historical data on Russian foreign trade and industry from the half of the XVII century to 1858.. Part one. — SPb., 1859.
7. Gukor is a sailing two-masted vessel with a wide nose and a round stern with a displacement of 60—200 tons.
8. Crater-a sailing cargo, commercial or commercial flat-bottomed vessel.
9. PSZ. — Vol. VIII. — 1728. — № 5327.
10. PSZ. — Vol. XI. — 1740. — № 8126.
11. PSZ. — Vol. XI. — 1740. — № 8161.
12. Opocenska Marina — village in the Borovichi district of the Novgorod province. Opocenska Marina was an important pilot center vyshnevolotskaya water system.
13. PSZ. — Vol. XI. — 1740. — № 8250.
14. Klyuchevsky, V. O. Op. : 9 t-4. The course of Russian history. — M., 1989.
15. PSZ. — Vol. VIII. — 1728. — № 5265.
16. Cul — bag, legacy trading a measure of loose bodies (about 9 pounds).

17. PSZ. — Vol. XI. — 1740. — № 8050.
18. Kolomenka — undecked river vessel.
19. PSZ. — Vol. VIII. — 1726. — № 4819.
20. PSZ. — Vol. VII. — 1727. — № 5170.
21. PSZ. — Vol. VIII. — 1728. — № 5265.

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 — не менее 200 слов (на русском и английском языках);

Сведения об авторе (авторах) на русском и английском языках:

— фамилия, имя, отчество (полностью);

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

— должность, учёная степень, учёное звание, иные почетные звания (при наличии);

— адрес электронной почты.

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

4. Список литературы (на русском и английском языках). Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ 7.0.5-2008.

5. Авторами представляется рецензия доктора или кандидата наук по профилю статьи.

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