

дизельэлектрохода «Петр Алабин» вопреки судебному решению о запрете его эксплуатации [6].

В заключение хотелось бы отметить, что созданная система транспортных прокуратур полностью оправдала себя, подтвердила свою работоспособность и значимость. По результатам всех проверок транспортные прокуроры принимают исчерпывающие меры реагирования. Исходя при этом из того, что основная задача прокуратуры – это стремиться работать на опережение и обеспечивать своевременное устранение нарушений закона, предотвращая возникновение негативных последствий, в том числе чрезвычайных ситуаций.

Список литературы:

- [1] См.: Бабаев С.В. Теория функций современного Российского государства //автореф. дисс... канд. юрид. наук. – Н. Новгород, 2001. – С. 16; Морозова Л.А. Функции государства //Теория государства и права: Учебник /Под ред. В.К. Бабаева. – М.: Юрист, 1999. – С. 81.
- [2] См.: Чернов В. Взор на надзор //http://portnews.ru/comments/624/
- [3] См.: Глебова Е.А. Стабильность работы транспорта – наша основная задача // <http://www.genproc.gov.ru/news/news-75868/>
- [4] Об этом сообщается в пресс-релизе Приволжской транспортной прокуратуры. См.: <http://www.nta-nn.ru/news/item/?ID=206259>
- [5] См.: Печорская транспортная прокуратура выявила нарушение законодательства о безопасности судоходства // <http://www.sztp-spb.ru/news/single/year/2011/july/article/383/>
- [6] См.: Приволжская транспортная прокуратура недовольна обеспечением безопасности пассажирских судов // <http://www.kazan.aif.ru/society/article/20341>

В.Н. Большакова
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЙ ХАРАКТЕРИСТИКИ В РАССЛЕДОВАНИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ВНУТРЕННЕМ ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация: статья посвящена криминалистической характеристике преступлений, рассматриваются дискуссионные вопросы по поводу ее научного и практического назначения, возможность ее использования при создании компьютерной программы для повышения эффективности деятельности по раскрытию и расследованию преступлений, также приводятся статистические данные по совершенным на внутреннем водном транспорте преступлениям.

В соответствии с постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2001 г. № 848 «О федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010 – 2015 годы)» одной из стратегических задач государства в сфере функционирования и развития транспорта является создание условий для повышения качества жизни населения путем обеспечения доступа к безопасным и качественным транспортным услугам. Данные о количестве преступлений, совершенных на внутреннем водном транспорте за последние 5 лет приведены в табл. 1.

Большая часть преступлений на внутреннем водном транспорте приходится на преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных, сильнодействующих веществ (в 2011 году зарегистрировано 143 преступления), а также преступлений, связанных с незаконным оборотом оружия (в 2011 году зарегистрировано 49 преступлений). Кроме того, имеют место преступления корыстной направленности: кража, мошенничество, грабеж.

Активную позицию в этом вопросе занимает приволжская транспортная прокуратура, которая по результатам проверок, проведенных с начала текущего года, выявила 1,564 тыс. нарушений закона в сфере безопасности судоходства и эксплуатации внутреннего водного транспорта [4].

Прокуратурой внесено 31 представление, вынесено 37 постановлений о возбуждении дел об административных правонарушениях, в суды направлено 1,065 тыс. исковых заявлений, опротестовано 90 незаконных правовых актов, 7 должностных лиц предостережены о недопустимости нарушения закона.

Всего из охваченных в текущем году проверками 229 пассажирских, грузовых, грузопассажирских и маломерных судов нарушения были выявлены на 30 судах.

Особое внимание уделялось их техническому состоянию, наличию необходимых документов, обеспечению навигационным оборудованием, лоцманскими картами, укомплектованности и квалифицированности экипажей, соблюдению обязательных требований федерального законодательства.

Нарушения выявлены и в деятельности контролирующих органов, в частности Центров государственной инспекции по маломерным судам МЧС России и Волжского управления государственного морского и речного надзора.

Основная масса нарушений при оказании услуг по перевозке пассажиров транспортом допускаются лицами, не имеющими на то предусмотренной законом лицензии. Отсутствие такой лицензии, предъявляющей определенные требования к организации услуг по перевозке пассажиров, например на водном транспорте, влечет за собой и нарушение других правил охраны жизни людей на воде: в частности, не соблюдаются нормы пассажироместимости и грузоподъемности судов, суда не оснащаются необходимыми спасательными средствами и другие.

Для обеспечения безопасности судоходства в подобных и иных случаях прокуратуры активно используют административно – правовые средства борьбы с правонарушениями на транспорте.

Так, в июне 2011 года печорской транспортной прокуратурой совместно с печорским линейным отделом Северного управления Госморречнадзора в порядке надзора проведена проверка соблюдения законодательства о безопасности судоходства на реке Печора.

Установлено, что 22 июня 2011 года около 01 часа на 1073,2 км реки Печора (перекат Ошкомосды) в результате несоблюдения капитаном требований Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации и правил плавания, произошла остановка работы двигателей и посадка на мель буксирного теплохода «Спрут-2», принадлежащего индивидуальному предпринимателю. Простой судна на мели составил 45 часов.

По данному факту в отношении капитана судна Печорским транспортным прокурором возбуждено дело об административных правонарушениях, предусмотренных ст. 11.7 (нарушение правил плавания) и 11.8 (нарушение правил эксплуатации судов, а также управление судном лицом, не имеющим права управления) Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях. Владельцу судна, индивидуальному предпринимателю Василию Удодич, внесено представление об устранении нарушений законодательства [5].

Несмотря на то, что в настоящее время прокуроры лишены права лично возбуждать уголовные дела при наличии в действиях виновных лиц признаков преступления, они активно используют предоставленное им право инициировать начало уголовного преследования.

Так, 16 июля 2011 года по инициативе транспортного прокурора было возбуждено начальником отдела дознания Казанского линейного управления внутренних дел на транспорте уголовное дело по признакам преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 330 УК РФ (самоуправство). Данное уголовное дело возбуждено по факту выхода в рейс

транспортных прокуратур. В настоящее время в России функционирует 8 транспортных прокуратур на правах прокуратуры субъекта Российской Федерации, каждая из которых объединяет от 7 до 14 регионов. Все они замыкаются на созданное в Генпрокуратуре России самостоятельное структурное подразделение – управление по надзору за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере.

В течение последних лет созданная система транспортных прокуратур полностью оправдала себя, подтвердила свою работоспособность и значимость. Так, в связи с крушением теплохода «Булгария» органами прокуратуры была проведена масштабная проверка исполнения законодательства о безопасности на водном транспорте. В результате были вскрыты многочисленные нарушения.

Данные нарушения, по мнению начальника управления по надзору за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере Генеральной прокуратуры Российской Федерации Е.А. Глебовой [3], состоят в следующем.

Во-первых, это пренебрежение требованиями безопасности со стороны собственников судов и катеров, которые во главу угла ставят получение максимальной прибыли. Часто суда выходят в рейс с неуккомплектованными экипажами, без разрешительной документации, без учета предельной пассажироместимости и без положенных спасательных средств.

К примеру, в июле 2011 г. на Дальнем Востоке в плавание по маршруту Николаевск-на-Амуре – Хабаровск отправились 94 ребенка из детского дома. При этом на судне имелось 13 детских спасательных жилетов. И подобные факты выявлены повсеместно. Ситуацию усугубляет также то, что действующими нормативами было предусмотрено наличие лишь 10% детских спасательных жилетов от общей пассажироместимости судна. Кроме того, из-за отсутствия необходимых специалистов и технических средств профессиональный уровень практической подготовки экипажей судов зачастую остается низким.

Вторая причина – непринятие со стороны должностных лиц при осуществлении госконтроля действенных мер по устранению нарушений. К сожалению, не всегда при выявлении нарушений закона инспекторы привлекают виновных лиц к ответственности. Это порождает безнаказанность судовладельцев и капитанов судов, которые продолжают совершать правонарушения.

Прокурорскими проверками установлено, что ФГУ «Российский Речной Регистр» выдавало свидетельства о годности к плаванию судов, не отвечающих установленным требованиям. В ходе проверки на судах, прошедших освидетельствование Речного Регистра, транспортные прокуроры выявили факты использования несертифицированного спасательного оборудования, не соответствующих судовым документам двигателей, навигационных приборов с контрафактным программным обеспечением и др. Установлены случаи незаконного продления Речным Регистром сроков действия классификационных свидетельств пассажирских судов и необоснованного переноса ежегодного переосвидетельствования на более длительный срок.

Ну и, в-третьих, неблагоприятное положение связано и с недостатками нормативной правовой базы, которая нуждается в постоянном совершенствовании. До сих пор не определен перечень речных портов с установлением их границ, не введен институт капитана речного порта, который должен осуществлять надзор за безопасностью судоходства. Отсутствуют отвечающие современным требованиям правовые акты, регламентирующие правила перевозки пассажиров и багажа на речном транспорте.

В соответствии с действующим законодательством прокуроры, в целях обеспечения верховенства закона, единства и укрепления законности, защиты прав и свобод человека и гражданина, а также охраняемых законом интересов общества и государства осуществляет надзор за исполнением законов, уголовное преследование, участвуют в рассмотрении дел судами и выполняют иные функции. При этом ими используются разные формы прокурорского реагирования, предусмотренные законом.

М.Г. Асташева
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ СУДОХОДСТВА НА ВНУТРЕННИХ ВОДНЫХ ПУТЯХ СРЕДСТВАМИ ПРОКУРОРСКОГО НАДЗОРА

Статья посвящена исследованию причин правонарушений на внутреннем водном транспорте и анализу правовых средств обеспечения безопасности судоходства.

В Конституции РФ, принятой с учетом норм общепризнанных международно-правовых документов, закреплено положение о том, что признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина являются обязанностью государства (ст. 2). Именно это направление деятельности современного Российского государства, наряду с осуществлением мер по обеспечению законности и правопорядка, а также с охраной всех форм собственности, многими авторами называется в качестве его приоритетной внутренней функции [1].

В последние годы государство, в лице своих государственных органов, большое внимание уделяет проблемам защиты интересов личности и общества в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства. Не остается вне поля зрения и внутренний водный транспорт, как один из видов транспорта, находящегося в ведении Российской Федерации и представляющего собой производственно-технологический комплекс с входящими в него организациями, осуществляющими судоходство и иную связанную с судоходством деятельность на внутренних водных путях Российской Федерации.

Во многом это связано с тем, что на внутреннем водном транспорте, как и на других видах транспорта, имеют место факты многочисленных нарушений законодательства, которые приводят порой к трагическим последствиям.

На коллегии Ространснадзора, состоявшейся в начале текущего года, была приведена статистика нарушений на водном транспорте за 2011 год [2]. В соответствии с ней, количество выявленных нарушений выросло на 25% в сравнении с показателем 2010 года – до 21 тыс. нарушений, в 2850 случаях приостанавливалось движение судов (рост на 24%), в 1,3 раза увеличилось количество лиц, привлеченных к административной ответственности.

Количество транспортных происшествий на морском и внутреннем водном транспорте (ВВТ) не снижается (55 происшествий в 2011 году против 57 в 2010 году), а тяжесть их последствий увеличилась. Количество погибших в результате таких аварий в прошлом году составило 177 человек.

По итогам расследований аварий, получено подтверждение выводам многолетней отечественной статистики о том, что в 93% аварийных случаев на ВВТ и в 83% в морских районах их причиной является «человеческий фактор». Тяжелые аварии стали возможными в результате игнорирования судовладельцами и капитанами судов требований нормативных документов, регламентирующих безопасность судоходства при планировании, подготовке и осуществлении рейсов, буксировок и т.п., низкой квалификации членов экипажей судов, их неподготовленности к плаваниям в сложных условиях. При этом общая сумма штрафов составила всего 10,3 млн. руб.

Действенным правовым средством укрепления законности и правопорядка в транспортном комплексе страны является надлежащее осуществление прокурорского надзора.

С учетом специфики транспортной отрасли, ее роли в общественной жизни, объемов финансирования модернизации транспортной инфраструктуры, а также повышенной опасности ее объектов пять лет назад генеральной прокуратурой Российской Федерации было принято решение воссоздать единую централизованную систему

Секция XIV

***Правовые основы обеспечения
безопасности судоходства и борьбы
с преступностью на внутренних
водных путях***

4) дополнительно к п. 3 на многих реконструированных судах ахтерпик переоборудован в танк питьевой воды;

5) прием балласта вызывает существенные трудности при расчете точного количества перевозимого груза из-за некачественного состояния расчетных таблиц по танкам, количество навалочного груза, как правило, определяется по осадке;

6) перекачка топлива и воды не всегда возможна, кроме того судовые запасы топлива и воды располагаются в районе надстройки.

Из вышеизложенного необходимо отметить, что в процессе эксплуатации судна абсолютно не исключается его посадка с дифферентом на нос. Если при значительных дифферентах в нештатной ситуации необходимо в первую очередь выполнить расчеты остойчивости судна с учетом имеющегося дифферента и убедиться, что судно остойчиво, при дифференте, не превышающем 2 градуса, возникающие ошибки от пренебрежения этими изменениями будут несущественны, и для практических целей ими можно пренебречь [2]. В обычных условиях работы за счет расходования судовых запасов даже при длительных переходах дифферент будет на порядок меньше, тем более им можно пренебречь. Но во всех перечисленных ситуациях судном нужно управлять. Аварийное судно, если позволяют обстоятельства, и в случае обледенения судна, а также в рабочей ситуации, когда судно имеет дифферент на нос, необходимо безопасно провести по всему маршруту, включая подходные фарватеры, а затем грамотно отшвартовать у причала. Это возможно только в том случае, если судоводитель будет точно знать, как изменились маневренные качества судна из-за приобретенного дифферента. Причем в нештатных ситуациях при больших значениях дифферента необходимо знать критические значения (максимально допустимые значения) дифферента, при котором судно в целом еще сохраняет свои маневренные характеристики. При превышении критического значения дифферента судно теряет свои даже измененные маневренные качества.

На основании вышеизложенного необходимо сделать вывод, что влияние дифферента на маневренные качества судов требует дополнительного исследования.

Список литературы:

- [1] Клементьев А.Н. Основы управления судном Уч. пос. для студентов очного и заочного обучения / Клементьев А.Н. – Н.Новгород ФБОУ ВПО «ВГАВТ» 2011. – 142 с.
- [2] Аксютин Л.Р. Борьба с авариями морских судов от потери остойчивости / Аксютин Л.Р. – Л.: Судостроение, 1986. – 160 с.
- [3] Правила классификации и постройки морских судов Том I: офиц. текст. – СПб.: Российский морской Регистр Судоходства, 2008. – 500 с.
- [4] Информация об остойчивости и прочности судна при перевозке навалочных грузов / 1743 ЛМПП -109. – Одесса: Marine Engineering Bureau, 1998. – 224 с.
- [5] Соларев Н.Ф. Управление судами и составами: учебник для вузов / Н.Ф. Соларев, В.И. Белоглазов, В.А. Тронин – 2-е изд. перераб. и доп. – М.: Транспорт, 1983. – 296 с.
- [6] Справочник капитана дальнего плавания / Под ред. Г.Г. Ермолаева. – М.: Транспорт, 1988. – 211 с.

даже получить дифферент на нос. При этом чем продолжительнее рейс, тем больше дифферент на нос.

На судах смешанного «река – море» плавания в некоторых случаях ситуация может складываться иначе. Само название этих судов определяет их специфические возможности работы, как в морских районах, так и на внутренних водных путях. Переходными районами этих условий являются устьевые участки рек, впадающие в моря, где суда смешанного «река-море» плавания зарекомендовали себя наиболее успешно. Условия работы флота в устьях рек, впадающих в моря, имеют свои особенности. Отличительной особенностью является то, что подходные каналы в этих районах, как правило, не обладают достаточными глубинами. Кроме этого наблюдается постоянное изменение уровней воды, в первую очередь, в зависимости от направления действующих ветров. В процессе эксплуатации судов смешанного «река-море» плавания в устьевых участках рек сложились вполне определенные подходы к организации коммерческой работы и, в частности, к планированию загрузки судов. С целью максимального использования грузоподъемности и грузоместимости суда грузятся с минимальным дифферентом на корму или на ровный киль. Такая загрузка на проходную осадку обеспечивает размещение на судне максимально возможного количества груза и сокращение времени на ожидание проходных глубин на лимитирующих участках подходных каналов, является оптимальной в этих условиях. На судах смешанного «река-море» плавания «Информация капитану об остойчивости и прочности сухогрузного судна» [4] в типовых вариантах загрузки судна предусмотрены варианты загрузки с минимальным дифферентом и практически на ровный киль (дифферент 2 см). К примеру судно смешанного плавания «Омский» из 36 вариантов загрузки, содержащихся в «информации капитану» содержит 6 вариантов загрузки на ровный киль и 5 вариантов с минимальным дифферентом на корму до 3 см [4] При этих вариантах загрузки требования к остойчивости и прочности выполняются полностью. После выхода в рейс посадка судна меняется. Во время движения судно получает дополнительно ходовой дифферент. Особенно это проявляется в стесненных условиях на мелководье. Однако следует учитывать, что суда в зависимости от конструктивных особенностей, размеров и формы корпуса могут приобретать ходовой дифферент, как на корму, так и на нос. Вопросами приращения осадки при движении судна по мелководью занимались многие отечественные и зарубежные исследователи (в том числе Г.Е. Павленко, В.В. Звонков, Г.И. Сухомел, А.Б. Карпов, П.Н. Шанчуров, Г.И. Ваганов, А.М. Полуниин и др.) Причем одни расчеты позволяют определить приращение средней осадки при движении на мелководье, другие позволяют рассчитать приращения осадки раздельно для носа и кормы. Существующие методики расчета приобретенного ходового дифферента не всегда дают схожие результаты. Как пример, для речных судов и толкаемых составов по В.Г. Павленко [5] на ходу приращение осадки должно происходить по корме. Если тоже судно просчитать по методу Рёмиша [6] то расчеты покажут, что приращение осадки на нос будет больше, чем на корму. Суда смешанного плавания по форме корпуса все же ближе к речным судам, хотя и имеют свои отличия. В целом вопрос расчета просадки для судов смешанного плавания требует дополнительного анализа и проверки.

Кроме того, в отличие от морских судов, имеющих возможность корректировки дифферента путем перекачки оставшегося топлива и воды или приема балласта в кормовые дифферентующие танки, суда смешанного плавания такой возможности лишены в силу ряда причин:

- 1) при выполнении относительно коротких переходов и незначительных суточных расходов изменение кормовых осадок не значительное;
- 2) достаточно сложно технически обеспечить прием точного количества балласта, необходимого для дифферентовки;
- 3) конструктивные особенности переоборудованных судов (имеют всего 4 балластных танка на всю длину корпуса судна);

ферентах, встречающихся в повседневной практике эксплуатации, метацентрическая высота при дифференте на нос может, уменьшится до 11%, а при дифференте на корму возрастет до 24%. Параметры остойчивости при больших углах крена и дифферента в диапазоне, возможном при эксплуатации, могут меняться в пределах 9–27 % в зависимости от типа судна.

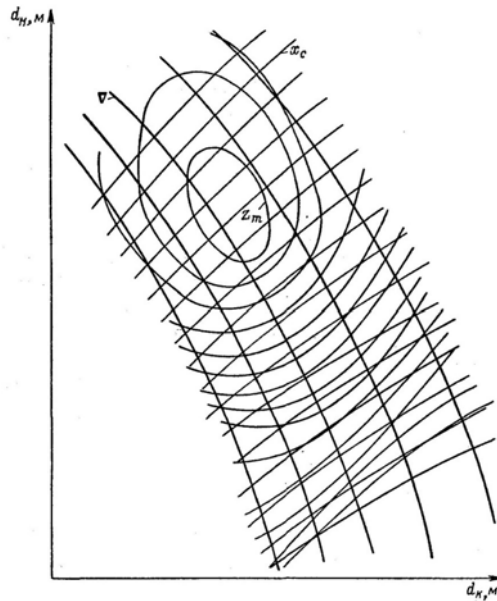


Рис. 1. Кривые равного возвышения метацентра

Необходимо отметить, что в документе Российского морского Регистра Судоходства «Правила классификации и постройки морских судов» содержатся дополнительные требования к остойчивости в случае обледенения судна. [3] В правилах обозначены сезонные зоны и соответствующие этим зонам нормы обледенения, в соответствии с которыми необходимо выполнять расчет остойчивости. Расчет остойчивости при обледенении должен производиться для наихудшего, в отношении остойчивости, расчетного варианта нагрузки. Масса льда при проверке остойчивости для случая обледенения засчитывается в перегруз и не включается в состав дедвейта судна. Правила Российского речного Регистра дополнительных требований к расчету остойчивости при обледенении не содержат.

В повседневной практике грузовое судно в процессе работы, основным назначением которого является перевозка грузов, постоянно связано с изменением осадки и дифферента. Причем помимо чисто технического подхода к определению наиболее оптимального дифферента, намеченного на окончание погрузки, приходится считаться с навигационными условиями предстоящего перехода, в первую очередь с глубинами на подходных каналах портов. Важную роль в этом вопросе играют и чисто коммерческие соображения: необходимость максимального использования грузоподъемности и грузовместимости судна. Важное значение имеет тот факт, что величина судовых сборов определяется в зависимости от максимальной осадки судна, а в некоторых портах за лоцманскую проводку за каждый фут дифферента может, взиматься дополнительная плата. Кроме этого, во время перехода судно расходует свои запасы (топливо, масло и воду), в результате чего в процессе перехода посадка судна постоянно меняется. Первоначальный дифферент будет уменьшаться, а если судно вышло с незначительным дифферентом на корму) то при длительном переходе может