

текающей из них компетенции органов местного самоуправления в сфере транспорта [4]. Имеют место случаи, когда органы местного самоуправления исполняют отдельные полномочия вообще без какого-либо основания, лишь в силу сложившейся ранее правоприменительной практики. Кроме того, в связи с новым этапом развития экономических отношений на транспорте, формированием рынка муниципальных транспортных услуг, наличием на нем значительной конкуренции появляются ранее не существовавшие проблемы, связанные с обеспечением безопасности всех видов перевозок на местном уровне; необходимостью введения действенного муниципального транспортного контроля, территориального планирования в области развития автомобильных дорог; определением требований к структуре и содержанию документации по развитию городских транспортных систем, порядка её разработки и утверждения.

Непрерывающееся реформирование федеральных органов власти, изменение их вертикали, структуры и функций усложняет реализацию как единой государственной, так и муниципальной политики, необходимой для устойчивого функционирования муниципального транспортного комплекса.

Федеральное законодательство, содержащее ряд пробелов, создает почву для нормотворческих ошибок в актах, принимаемых органами местного самоуправления в сфере перевозок пассажиров и грузов.

Вместе с тем представляется, что в дальнейшем, по мере совершенствования правового регулирования местного самоуправления, многие из названных в настоящей статье проблем будут преодолены.

#### Список литературы:

- [1] Конституция Российской Федерации от 12.12.1993 // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [2] Кодекс внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 07.03.2001 № 24 – ФЗ // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [3] Федеральный закон от 25.08.1995 № 153 – ФЗ (ред. от 10.01.2003) «О федеральном железнодорожном транспорте» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [4] Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 18 – ФЗ (ред. от 19.07.2011) «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [5] Федеральный закон от 6 октября 2003 г. № 131-ФЗ «Об общих принципах организации местного самоуправления в Российской Федерации» // Справочная правовая система «Консультант Плюс: Версия Проф».
- [6] Зайцев Л. А. Государственное и муниципальное управление общественным транспортом. М., 2006.
- [7] Скробов А.А. Системная и правовая организация муниципального управления социальным обеспечением в Российской Федерации: дис. канд. юрид. наук. Волгоград. 2006.

**В.Г. Николаев**  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## ОБ ОСОБЕННОСТЯХ ОТНЕСЕНИЯ ЗЕМЕЛЬ ВОДНОГО ТРАСПОРТА К КАТЕГОРИЯМ ЗЕМЕЛЬ

Вопросы правового режима использования земель организациями водного транспорта освещены в различных публикациях [1, 2, 3, 4]. В указанных публикациях изложены вопросы исторического развития регулирования отношений по использованию земель и водных объектов для целей водного транспорта, отмечаются некоторые особенности землепользования организаций водного транспорта на объектах, непо-

средственно не связанных с судоходством. Частично обращалось внимание на двойственность правового регулирования использования земель непосредственно для нужд судоходства, что связано с наличием двух категорий земель, предназначенных для этих целей. В настоящей статье, не затрагивая уже рассмотренные в других публикациях вопросы, основное внимание уделено земельно-правовым аспектам неоднозначности правового регулирования использования земель непосредственно для нужд водного транспорта.

Напомним, что в соответствии с Земельным кодексом Российской Федерации (далее – ЗК) земельный фонд России делится по правовому режиму использования земель на 7 категорий. Одна категория – земли населенных пунктов – регулирует использование земель внутри черты населенного пункта. Остальные 6 категорий – вне черты населенных пунктов. В силу этого земельный участок под строительство или для функционирования любого объекта будет отнесен к какой-то категории вне населенного пункта (кроме земель запаса) или окажется в соответствующей территориальной зоне категории земель населенного пункта. Т.о. реализуются только две альтернативные возможности.

Иное дело земли водного транспорта. Только для них фактически существуют три возможности. Земельный участок, необходимый для объектов водного транспорта, может находиться на категориях земель:

- 1) населенных пунктов;
- 2) водного фонда;
- 3) специального назначения («земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения»).

На основании ст.85 Земельного кодекса РФ (далее – ЗК), на землях населенных пунктов земельные участки для нужд водного транспорта могут предоставляться в территориальных зонах: «инженерных и транспортных инфраструктур»; «промышленной»; «рекреационной» (на берегу озер, водохранилищ, используемых для отдыха граждан и туризма). Строительство указанных объектов для нужд водного транспорта на этих землях должно вестись с учетом конкретных требований градостроительных регламентов для каждой территориальной зоны.

Земельные участки для целей функционирования водного транспорта могут предоставляться на землях категории «земли промышленности, энергетики, транспорта, связи, радиовещания, телевидения, информатики, земли для обеспечения космической деятельности, земли обороны, безопасности и земли иного специального назначения» (далее – земли спецназначения) (ст.87 ЗК). Имеется специальный вид этих земель – «земли транспорта» (ст. 90 ЗК).

Согласно п. 4 ст. 90 ЗК, в правовом режиме земель транспорта введен специализированный правовой режим земельных участков «для целей обеспечения деятельности организаций и эксплуатации объектов морского, внутреннего водного транспорта: 1) размещения искусственно созданных внутренних водных путей; 2) размещения морских и речных портов, причалов, пристаней, гидротехнических сооружений, других объектов, необходимых для эксплуатации, содержания, строительства, реконструкции, ремонта наземных и подземных зданий, строений, сооружений, устройств и других объектов морского, внутреннего водного транспорта; 3) выделения береговой полосы.».

В абз. 5 п. 4 ст. 90 ЗК установлено, что «Береговая полоса внутренних водных путей выделяется для работ, связанных с судоходством и сплавом по внутренним водным путям, вне территорий населенных пунктов. Порядок выделения береговой полосы и пользования ею определяется Кодексом внутреннего водного транспорта Российской Федерации».

Подчеркнем, что п. 4 ст. 90 ЗК называет основные цели использования земель для

водного транспорта, но не определяет их порядок использования, отсылая к Кодексу внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее – КВВТ). Т.о. правовое регулирование использования этих земель из земельного перенесено в специализированное законодательство о водном транспорте.

Ст.3 КВВТ определяет основные понятия «речной порт», «пункт отстоя», «инфраструктура внутренних водных путей». Отношение к земельному праву имеет содержание понятий «порт (причал)», «пункт отстоя», определяющее их через расположение воднотранспортного объекта на земельном участке. В частности, «речной порт» – «комплекс сооружений, расположенных на земельном участке и акватории внутренних водных путей, обустроенных и оборудованных в целях обслуживания пассажиров и судов, погрузки, выгрузки, приема, хранения и выдачи грузов, взаимодействия с другими видами транспорта». «Пункт отстоя» – «земельный участок и акватория поверхностного водного объекта, обустроенные и оборудованные в целях ремонта, отстоя в летнее и зимнее время года, технического осмотра судов и иных плавучих объектов».

В ст.10 КВВТ «Использование поверхностных водных объектов для целей водного транспорта, пользование береговой полосой в пределах внутренних водных путей и земельными участками, используемыми или занимаемыми организациями внутреннего водного транспорта» устанавливаются правила использования береговой полосы и земельных участков объектов внутреннего водного транспорта. В частности, п. 1 ст. 10 установлено, что «В пределах внутренних водных путей, расположенных за пределами территорий поселений, организации внутреннего водного транспорта вправе использовать безвозмездно для работ, связанных с судоходством, береговую полосу – полосу земли шириной 20 метров от края воды вглубь берега при среднемноголетнем уровне воды на свободных реках и нормальном уровне воды на искусственно созданных внутренних водных путях. На берегу, имеющем уклон более 45 градусов, береговая полоса определяется от края берега вглубь берега».

В целях конкретизации норм ст.10 КВВТ Постановлением Правительства РФ от 6.02.2003 № 71 утверждено «Положение об особых условиях пользования береговой полосой внутренних водных путей Российской Федерации». В частности, согласно п.6 Положения, «Юридическим или физическим лицам участок береговой полосы может быть предоставлен во временное пользование: а) в целях проведения связанных с обеспечением транспортного процесса следующих работ: устройство временных сооружений для причаливания, швартовки и стоянки судов и иных плавучих объектов, погрузки, выгрузки и хранения грузов, посадки на суда и высадки с судов пассажиров; сооружение временных строений и проведение других необходимых работ в случае непредвиденных зимовок судов или транспортных происшествий с судами. К временным относятся специально возводимые или приспособляемые на период временного пользования береговой полосой сооружения и строения; б) в сельскохозяйственных и иных целях.»

Из вышеизложенного следует, что хотя земли водного транспорта и отнесены к категории земель спецназначения, но в правовых рамках этой категории земель регулирование их использования фактически не осуществляется, а непосредственно передается законодательству о водном транспорте.

Другой категорией земель, имеющей прямое отношение к водному транспорту, является категория земель водного фонда. Согласно п. 1 ст. 102 ЗК, к землям водного фонда относятся земли: «1) покрытые поверхностными водами, сосредоточенными в водных объектах; 2) занятые гидротехническими и иными сооружениями, расположенными на водных объектах.»

По логике вещей, сооружения водного транспорта могут относиться к гидротехническим и иным сооружениям, расположенными на водных объектах. Следовательно, использование занимаемых ими земель может регулироваться правовым режимом земель водного транспорта.

Уточним, что правовое содержание термина «гидротехнические сооружения» раскрывается в Федеральном законе от 21.07.1997 № 117-ФЗ «О безопасности гидротехнических сооружений» и в СНиП 33-01-2003 «Гидротехнические сооружения. Основные положения».

Согласно ст.3 ФЗ от 21.07.1997 № 117-ФЗ, «гидротехнические сооружения – плотины, здания гидроэлектростанций, водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели, каналы, насосные станции, судоходные шлюзы, судоподъемники; сооружения, предназначенные для защиты от наводнений, разрушений берегов и дна водохранилищ, рек; сооружения (дамбы), ограждающие хранилища жидких отходов промышленных и сельскохозяйственных организаций; устройства от размывов на каналах, а также другие сооружения, здания, устройства и иные объекты, предназначенные для использования водных ресурсов и предотвращения негативного воздействия вод и жидких отходов, за исключением объектов централизованных систем горячего водоснабжения, холодного водоснабжения и (или) водоотведения, предусмотренных Федеральным законом от 7.12.2011 года № 416-ФЗ «О водоснабжении и водоотведении».

В СНиП 33-01-2003 устанавливается: «гидротехнические сооружения: Сооружения, подвергающиеся воздействию водной среды, предназначенные для использования и охраны водных ресурсов, предотвращения вредного воздействия вод, в том числе загрязненных жидкими отходами, включая плотины, здания гидроэлектростанций, водосбросные, водоспускные и водовыпускные сооружения, туннели, каналы, насосные станции, судоходные шлюзы, судоподъемники; сооружения, предназначенные для защиты от наводнений и разрушений берегов водохранилищ, берегов и дна русел рек; сооружения (дамбы), ограждающие золошлакоотвалы и хранилища жидких отходов промышленных и сельскохозяйственных организаций; устройства от размывов на каналах, сооружения морских нефтегазопромыслов и т.п.».

Из сопоставления этих текстов следует, что они близки по смыслу, различаясь второстепенными, с точки зрения землепользования, технологическими акцентами. И в том, и в другом варианте из гидросооружений, непосредственно предназначенных для судоходства, указываются только судоходные шлюзы и судоподъемники. Вместе с тем, стационарные причальные устройства (бетонные или из иного материала), хотя непосредственно не названы в федеральном законе, могут подразумеваться среди упомянутых «другие сооружения, здания, устройства и иные объекты, предназначенные для использования водных ресурсов» или «тому подобных», упомянутых в СНиП.

Как отмечено ранее, в пп.2 п.1 ст.102 ЗК устанавливается, что к землям водного фонда относятся не только земли, занятые гидротехническими сооружениями, но и «иными сооружениями, расположенными на водных объектах». Из этого следует, что использование земельных участков с различными сооружениями, расположенными на водных объектах и непосредственно предназначенными для функционирования водного транспорта, должны подчиняться правовому режиму и категории земель водного фонда. Отметим, что согласно п.4 ст.102 ЗК, «Порядок использования и охраны земель водного фонда определяется земельным и водным законодательством.» Из этой нормы следует, что правовой режим использования земельных участков этих земель подчиняется общим нормам земельного законодательства и специальным, в данном случае, нормам водного законодательства.

В свою очередь Водный кодекс Российской Федерации (далее – ВК) определяет понятия «водного объекта», «береговой полосы», «водоохранной зоны», «прибрежной защитной полосы» и устанавливает правовой режим их использования.

В отношении использования поверхностных водных объектов для целей водного транспорта ч. 1 ст. 47 ВК устанавливает, что «Использование поверхностных водных объектов в качестве путей сообщения осуществляется в соответствии с законодательством о водном транспорте». Т.о., в данном случае (п. 4 ст. 102 ЗК) зе-

мельное законодательство в вопросах порядка использования земельных участков для водного транспорта переадресует к водному законодательству, а оно – к нормам законодательства о водном транспорте.

Исходя из вышеизложенного, можно отметить, что правовой режим использования земель для целей водного транспорта вне населенных пунктов должен учитывать правовой режим категорий земель и спецназначения, и водного фонда. Однако порядок использования земель для целей водного транспорта земельным законодательством непосредственно не определяется (ни в случае категории земель спецназначения, ни в случае земель водного фонда). При этом норм, относящихся к землям водного транспорта, содержится больше в ст. 90 ЗК (земли спецназначения), чем в ст. 102 ЗК (земли водного фонда). Но в обоих случаях регулирование правового режима использования земель водного транспорта прямо или косвенно переносится в законодательство о водном транспорте.

По нашему мнению, возможность правового регулирования использования земель вне населенных пунктов для целей водного транспорта одновременно через правовой режим двух категорий земель (спецназначения и водного фонда) и еще путем переадресации к специализированному (о водном транспорте) законодательству избыточна. Целесообразнее было бы содержание п.4 ст.90 ЗК перенести в ст. 102 ЗК. Хотя при этом нарушается формальная полнота изложения земель транспорта (в ст.90 ЗК исключается один из видов транспорта), однако восстанавливается логика правового регулирования использования земель для водного транспорта, т.к. соответствующие нормы переносятся в понятийно родственный раздел – правовой режим использования земель водного фонда.

#### Список литературы:

- [1] Каков порядок использования земельных наделов морского и внутреннего водного транспорта? Центр юридической помощи. <http://jurist-for-you.ru/113-kakov-poryadok-ispolzovaniya-zemelnyh-nadelov-morskogo-i-vnutrennego-vodnogo-transporta.html>.
- [2] Правовой режим земель водного транспорта / Земельное право. В.Х. Улюкаев, В.Э. Чуркин, В.В. Нахратов, Д.В. Литвинов. М., 2010.
- [3] Сиваков Д.О. О правовом регулировании водно-земельных отношений // Журнал российского права. – № 1. – 2002.
- [4] Сиваков Д.О. Право землепользования организаций внутреннего водного транспорта // Законодательство и экономика. – № 1. – 2004.

*С.А. Осипов, А.С. Лизунов*  
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

## ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ ОБЪЕКТА КРАЖИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

В 2012 году число раскрытых краж Волго-Вятским управлением внутренних дел на транспорте на объектах транспортной инфраструктуры ПФО составило 1366, а число нераскрытых краж уменьшилось на 4,4 % и составило 1017. Улучшились результаты работы по раскрытию краж, совершенных в пассажирских поездах дальнего следования и пригородного сообщения. Раскрыта 141 «поездная» кража (2011 г. – 128; +10,2%), а нераскрытыми остались – 221 (2011 г. – 219; +0,9%), процент раскрываемости преступлений вырос и составил 38,95 % (2011 г. – 36,89%) [1].