

создает правового последствия в виде судимости [6]. По нашему мнению, эти отличия более существенные и проявляются в порядке применения, в кругу порождаемых прав, а также в сфере применения.

Одной из серьезных проблем применения административной ответственности в сфере экологической безопасности выступает конструкция Особенной части КоАП РФ. Законодатель отказался от размещения норм, устанавливающих административную ответственность за правонарушения в области экономической безопасности в различных главах, что объективно затрудняет правоприменительную деятельность.

Подводя итог, следует отметить, что вопросы применения мер административного наказания за правонарушения совершаемые в экологической сфере в ближайшее время не утратят своей остроты. Сложившееся правоприменительная практика, официальное и доктринальное толкование административно-правового законодательства, по нашему мнению, смогут снять остроту проблемы, а также повысит эффективность деятельности правоохранительных органов в названной сфере.

Список литературы:

- [1] Студеникина М.С. Государственный контроль и применение административной ответственности как форма государственного регулирования экономическими процессами // Административно-правовое регулирование в сфере экономических отношений. – М., 2010. – С. 41.
- [2] Комментарий к Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях / Под ред. Ю.М. Козлова. – М.: Юрист, 2013.
- [3] Углова И. «Липовый баланс» – дорога в суд. – Журнал «Практическая бухгалтерия» 2008. – №7.
- [4] Комментарий к Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях / Под общ. ред. проф. Э.Н. Ренова. – М.: НОРМА, 2011.
- [5] Турбанов А.В. Правовые проблемы потребительского кредитования // Банковское право. – 2008. – №1.
- [6] См.: Комментарий к Кодексу Российской Федерации об административных правонарушениях / Под общ. ред. проф. Э.Н. Ренова. – М.: Норма, 2002. – С. 55.

Л.Ю. Гарник
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА ПРАВОНАРУШЕНИЕ НА ВОДНОМ ТРАНСПОРТЕ

Динамика современной общественной жизни значительно опережает процессы формирования ее правовой основы, оставляя пробелы в законодательстве. Исследование происходящих процессов в сфере деятельности водного транспорта предопределяет принятие добротных законов, регулирующих соответствующие общественные отношения. Все это обуславливает необходимость изучения общественных отношений, складывающихся в процессе административно-правового обеспечения общественной безопасности на водном транспорте.

Общественные отношения, направленные на обеспечение общественной безопасности возникают в связи с использованием источников повышенной опасности, стихийными бедствиями, нарушением общественного порядка, в результате которых возникает угроза жизни и здоровью людей. Сфера деятельности водного транспорта характеризуется возможностью проявления реальных угроз общественной безопасности, вследствие существующей специфики.

Реформирование водного транспортного комплекса страны происходящее в по-

следние годы, осуществляется на фоне износа судов, снижения уровня профессиональной подготовки членов экипажей судов, резкого увеличения количества мелких частных судовладельцев, до сих пор нет четкой системы обеспечения безопасности судоходства, имеют место и другие негативные факторы. Указанные обстоятельства способствуют возникновению реальных угроз общественной безопасности на водном транспорте.

По мнению руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (Ространнадзор) Александра Касьянова на сегодняшний день прежде всего необходимо совершенствовать законодательство в транспортной сфере.

А. Касьянов приходит к следующему выводу: «Несоответствие скорости изменений, вносимых в нормативную базу, скорости формирования новых реалий рынка транспортных услуг, резкое увеличение числа хозяйствующих субъектов автотранспортного комплекса, рост числа автотранспортных средств – все эти факторы привели к снижению уровня безопасности на транспорте, – сказал А. Касьянов. – Действующее законодательство не позволяет Ространнадзору пресекать работу предприятий в указанных случаях. Для усиления надзора и проведения мониторинга сложившейся ситуации необходима новая форма контроля за осуществлением перевозок пассажиров и грузов.¹

В связи с этим, на сегодняшний день Правительством РФ были предприняты меры по решению вопроса о развитии внутреннего водного транспорта, в рамках федеральной целевой программы, которая обусловлена ослаблением позиции этого вида транспорта в транспортной системе Российской Федерации. Срок реализации подпрограммы – 2015 – 2020 годы.

Учитывая, характеристики проблемы, на решение которой направлена подпрограмма, на первый план выдвигается вопрос об обеспечении безопасности судоходных гидротехнических сооружений т.к., за последние годы, наблюдается динамика снижения из-за его технического состояния.

Так, На внутренних водных путях Российской Федерации эксплуатируются 723 судоходных гидротехнических сооружения, являющихся федеральной собственностью, из них 335 сооружений включены в отраслевой Регистр судоходных гидротехнических сооружений, подлежащих декларированию безопасности. Данные сооружения, внесенные в указанный Регистр, относятся к стратегически важным объектам Российской Федерации, а по классификации угроз – к техногенно опасным объектам.

Большинство из действующих на внутренних водных путях Российской Федерации гидротехнических сооружений эксплуатируется 50–70 лет и более. На основе проведенного декларирования безопасности судоходных гидротехнических сооружений на 1 января 2008 г. установлено, что 20,9 процента сооружений имеют нормальный уровень безопасности, 60,8 процента – пониженный, 14,1 процента – неудовлетворительный и 4,1 процента – опасный.

Эксплуатация гидротехнических сооружений, находящихся в неудовлетворительном техническом состоянии, может привести к техногенным авариям и таким катастрофическим последствиям, как затопление нижерасположенных территорий с прохождением волны прорыва высотой до 18 м, прекращение судоходства, работы гидроэлектростанций и систем водоснабжения, а также нарушение экологического равновесия на обширных территориях.

Для обеспечения безопасности судоходства необходимо обновление флота, обслуживающего внутренние водные пути, на основе структурной и количественной оптимизации его состава по отдельным бассейнам.

По состоянию на 1 января 2008 г. из 2850 судов обслуживающего флота, находящихся на балансе государственных бассейновых управлений водных путей и судоходства, обновлению подлежит 1880 единиц. Средний возраст судов составляет более

¹ mintrans.ru

30 лет, износ – 84 процента. Крайне неблагоприятная обстановка сложилась с обста-новочным флотом – около 60 процентов этих судов эксплуатируется более 30 лет, тогда как нормативный срок эксплуатации составляет 21 год.

Для поддержания технического флота в работоспособном состоянии и обеспече-ния своевременного и качественного ремонта необходимо укрепление материально-технической базы путевого хозяйства. Для устранения высокой изношенности зданий, оборудования и судоподъемных сооружений на ремонтно-отстойных базах флота предусмотрена их реконструкция и оснащение высокотехнологичным оборудовани-ем.¹

Исходя из вышесказанного, автор приходит к выводу, что в последние десятиле-тия много внимания уделяется правовому регулированию вопросам безопасности. Приняты многочисленные нормативно-правовые акты, регулирующие отношения в сфере общественной безопасности.

Тем не менее, несмотря на то, что за последнее время в законодательстве были предприняты попытки усовершенствования некоторых норм на водном транспорте, причиной большинства аварийных случаев является человеческий фактор . По дан-ным международной морской организации (ИМО) более 80%² аварий на судах проис-ходят вследствие человеческой ошибки. Обеспечение надежности и безопасности функционирования внутреннего водного транспорта возможно только при наличии эффективной системы подготовки, переподготовки, повышения квалификации и за-крепления кадров.³

Безопасность на водном транспорте достигается вследствие соблюдения много-численных правил, норм, требований, нарушение которых является основанием для привлечения к юридической ответственности.

Так, Кодексом Российской Федерации об административных правонарушениях, Главой 11 предусмотрена административная ответственность на транспорте.⁴

В Нижегородской области, Кодекс Нижегородской области об административных правонарушениях, предусматривает административную ответственность за наруше-ние Правил пользования водными объектами для плавания на маломерных судах в Нижегородской области.

Все же, несчастные случаи на водном транспорте продолжают иметь место. По данным МЧС России за 2013год – основными видами происшествий с маломерными судами и связанной с ними гибелью людей являются: опрокидывание судна и падение людей за борт (по 11 случаев). Затопление маломерного судна произошло в 8 случаях. В 7 случаях произошел удар о подводное препятствие или навал на гидротехническое сооружение или другое судно.⁵

На водных объектах 5 253 происшествий (на 13,1% меньше чем в 2012 г.), погиб-ло 4 872 человека (на 10,8% меньше, чем в 2012 г.), спасено 507 человек. Сокращено количество аварий, связанных с маломерными судами. Всего произошла 26 аварий .⁶

Нередко на судах происходят нарушения законодательства о пожарной безопас-ности и законодательства, регламентирующего порядок осуществления деятельности на внутреннем водном транспорте.

Так, по данным транспортной прокуратуры в Нижегородской области проверено состояние обеспечения безопасности судоходства на внутренних водных путях.

¹ Правительство Российской Федерации Постановление от 5 декабря 2001 г. п 848 о Феде-ральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

² seaman/IMO/IMO_perechen_10.html

³ Правительство Российской Федерации Постановление от 5 декабря 2001 г. п 848 о Феде-ральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».

⁴ Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ) от 30.12.2001 №195-ФЗ.

⁵ mchs.gov.ru

⁶ Там же

Проверка гидротехнических портовых сооружений показала, что капитальный ремонт большинства причалов не производится с момента их ввода в эксплуатацию. Состояние бетонных конструкций причальных сооружений неудовлетворительное. Длительное время собственниками сооружений не проводятся дноуглубительные работы, водолазные обследования причалов и траление. Подобное бездействие лиц, ответственных за безопасную эксплуатацию гидротехнических сооружений, создает предпосылки к возникновению аварийных ситуаций.

По результатам проведенной проверки прокуратурой возбуждено 11 дел об административных правонарушениях, внесено 22 представления об устранении нарушений закона. В целях обязанности собственников гидротехнических сооружений устранить выявленные нарушения, посягающие на безопасность плавания, в том числе маломерного флота и безопасность для жизни здоровья неопределённого круга лиц, находящихся на причальных сооружениях, прокурор направил в суд 19 исковых заявлений, которые находятся на рассмотрении.

Устранение выявленных нарушений закона находится на контроле Нижегородской транспортной прокуратуры.¹

В целом по стране, Госморречнадзором, проведено 363 инспекторские проверки, за период с 28 апреля по 8 мая 2014 года, в том числе:

74 проверки субъектов транспортного комплекса, среди них проверены 50 судоходных компаний, 21 организация, эксплуатирующая ГТС и СГТС, 3 других хозяйствующих субъекта (стивидорные компании, АСФ, лоцманские организации и др.), проведены 34 предлицензионные проверки, 208 проверок объектов транспортной инфраструктуры, в ходе которых было проверено 113 судов, 39 судоходных путей, 56 ГТС и СГТС.

Проведено 5 проверок, осуществляемых органами прокуратуры с привлечением территориальных управлений государственного морского и речного надзора, 31 документарная проверка в ходе подготовки к выдаче и переоформлению лицензий, 4 проверки в рамках расследования транспортных происшествий на морском и внутреннем водном транспорте, проверен и утвержден 1 критерий безопасности СГТС, проверено и утверждено 3 декларации безопасности и 3 государственные экспертизы по декларациям безопасности СГТС.

В результате проверок выявлено 193 нарушения. Выдано 63 предписания.

По фактам выявленных нарушений Правил плавания по внутренним водным путям Российской Федерации, Правил технической эксплуатации речного транспорта, Устава службы на судах и иных действующих нормативных требований в сфере водного транспорта было вынесено 63 постановления о привлечении к административной ответственности.

Наложено штрафов по протоколам прямого действия на сумму 51,1 тыс. рублей, судебными органами наложено штрафов на сумму 232,6 тыс. рублей. Общая сумма наложенных штрафов составила 283,7 тыс. рублей.²

Нужно сказать, что похожие вопросы стоят и перед зарубежным коллегам в транспортной сфере.

К примеру, в Великобритании ни одно судно, плавающее под британским флагом, не уйдет в рейс, не получив сертификата об исправности и готовности к перевозкам грузов и пассажиров.

Кроме того инспектором на судах в Британии работают специалисты высочайшей квалификации, с большим опытом работы на судах.

Поэтому опыт и квалификация инспекторов МСА позволяет с высокой степенью точности определить малейшие недостатки и неисправности в корабле и предложить самый эффективный метод их устранения.

¹ <http://www.ptproc.ru/>

² rostransnadzor.ru

Интересно, что в Британии нет никаких возрастных ограничений для кораблей. Все зависит только от состояния судна. Если все его системы работают надежно, значит, инспекция выдает ему сертификат наравне с судами последнего поколения. В Британии до сих пор эксплуатируются два судна, построенные еще в XIX веке. Но они полностью соответствуют всем требованиям и стандартам.¹

В Польше все пассажирские суда обязаны иметь так называемое «общее свидетельство о способности к судоходству» которое является гарантией безопасности, дающая судну право пользоваться всеми внутренними водными магистральями Европейского союза. «Для того, чтобы судно получило такой документ, оно должно пройти очень строгую, детальную проверку в технической комиссии территориального управления внутреннего судоходства. Современная система выдачи документов и проведения инспекций была введена специальной директивой в 2008 году и является обязательной на всей территории ЕС. Таким образом, польские суда отвечают всем тем же требованиям, что и корабли, которые плавают по водным магистралям Германии или, например, Голландии».²

В предотвращении аварий на реках Германии главную роль играет постоянный контроль за состоянием судов и квалификацией персонала, который осуществляет речная полиция.

Катастроф с большими человеческими жертвами на реках Германии не было. Все суда находятся в руках частных судоходных компаний. Их владельцы должны постоянно проходить аттестацию в Комиссии по инспекции судоходных средств. Для кораблей, которые только сошли со стапелей, она впервые проводится через десять лет после допуска к плаванию, затем – каждые пять лет. Кроме того, основательный осмотр проводится каждый раз, когда корабль «сушит киль».

После аттестации владелец должен обратиться в Общество по классификации судов. Ведь каждому кораблю обязательно присваивается свой класс – в зависимости от конструкции. Только после прохождения аттестации и присуждения класса можно застраховать судно. А поскольку само оно не поплывет, под каждый тип корабля придется подыскать своего квалифицированного капитана. Ведь он должен обладать «патентом» на управление данным судном в определенных речных условиях. А чтобы получить лицензию на управление судном, например, на Рейне, нужно доказать свое умение, проплыв около той самой Лорелеи минимум 16 раз. Для управления кораблями со сложным техническим оснащением нужны дополнительные патенты. Сейчас уже почти все суда обладают радарными и могут плыть в сложных погодных условиях с плохой видимостью.

Когда корабли выходят в плавание, решают владельцы судов. Необходимо только в начале сезона проинформировать местное Ведомство по водным ресурсам и судоходству о плане выхода, а оно уж будет координировать речное движение.

В Швеции, судоходные аварии случаются довольно часто, но эксперты из стран акватории Балтики закрывают глаза на технические недостатки судов. Чаще предпочитают говорить о неудобном Датском проливе и маленьком Финском заливе, где из-за интенсивного судоходного движения буквально негде развернуться и суда просто не могут избежать столкновений. Или вспоминают об опасных фьордах вблизи Стокгольма, пройти между которыми чрезвычайно сложно, особенно в зимнее время.

Погодные условия действительно часто играют злую шутку с командой судов. Так, в 2010 году неподалеку от Стокгольма из-за сложного ледяного покрова столкнулись два пассажирских судна «Викинг Аморелла», направлявшееся из Турку в Стокгольм, и «Финфэллоу», который курсирует между Наантали и Капельшер. На борту судов было около 1200 пассажиров. И хотя никто из них не пострадал, оба па-

¹ «Российская газета» – Федеральный выпуск №5529 (153)

² «Российская газета» – Федеральный выпуск №5529 (153)

рома почти на сутки оказались закованными во льды и не могли сдвинуться с мест, пока до них не добрались ледоколы.

Что касается Швеции, Дании и Финляндии, то специалисты четко следят, чтобы все корабли под флагами этих стран соответствовали всем техническим нормам и правилам безопасности. Они используют новейшее оборудование, которое позволяет ежесекундно контролировать состояние всех частей корабля.

Регулярно тестируют команду на умение действовать в чрезвычайных ситуациях.

При этом каждое судно, пассажирское или грузовое, должно проходить инспекцию не реже чем раз в год. Суда старше 25–30 лет незамедлительно списываются. И ни одна компания не захочет рисковать своей репутацией, скрывая истинный возраст парома или лайнера.

Историю США не обошли стороной страшные трагедии на воде. Но если в конце XIX – начале XX века счет погибших в результате кораблекрушений шел на тысячи, то с принятием ряда законов количество жертв на американских круизных судах резко сократилось.

Контроль за обеспечением безопасности всех круизных судов, выходящих в открытое море из портов США, возложен на Береговую охрану, сотрудники которой разработали соответствующий всеобъемлющий регламент. После прохождения ежегодного обязательного «техосмотра», судно получает специальный сертификат безопасности, который непременно должен предъявляться по требованию пассажиров.

Неразвитость пассажирского водного транспорта в Китае – главная причина низкого уровня происшествий.

Через многие густонаселенные районы страны протекают крупные реки, например Янцзы. Однако водные артерии в основном предназначены для грузовых перевозок.

Перед каждым выходом в рейс судно проходит специальную проверку в Государственном управлении по водным делам, а кроме того, происходит согласование маршрута и прочих деталей в Главном управлении по делам туризма.

Учитывая, что серьезных рек в Японии практически нет, то все движение на воде происходит в первую очередь на море. Вопросы безопасности в этой сфере регулируются двумя законами: «По предотвращению столкновений на море» и «О безопасности морского транспорта».

Организационно все вопросы по обеспечению безопасности транспорта в Японии находятся в ведении министерства земельных ресурсов, инфраструктуры, транспорта и туризма. Это ведомство является самым многочисленным в структуре японского кабинета министров и инициирует треть всех законов правительственного уровня.

Представители министерства работают в региональных бюро по транспорту в самых разных частях Японии, где и занимаются контролем за положением на местах. В полной мере это относится и к водному транспорту. Сотрудники министерства обязаны проводить контроль качества строящихся судов, состоянием действующих, а также занимаются вопросами сертификации и допуска ввезенных иностранных судов. Отметим также, что в Японии существуют две влиятельные организации, контролирующие состояние и проверку судового оборудования.

В целом же можно отметить, что Япония смогла избежать крупных морских катастроф, если не говорить об инцидентах, связанных в первую очередь с человеческим фактором.

Если же отслеживать динамику аварий на море, то самые крупные из них заканчивались гибелью, как правило, не более нескольких человек. Чаще всего это происходило в результате столкновений судов.¹

¹ «Российская газета» – Федеральный выпуск №5529 (153)

Список литературы:

- [1] Постановление Правительства Российской Федерации от 5 декабря 2001 г. п 848 о Федеральной целевой программе «Развитие транспортной системы России (2010–2020 годы)».
- [2] Кодекс РФ об административных правонарушениях (КоАП РФ) от 30.12.2001 №195-ФЗ.
- [3] «Кодекс Нижегородской области об административных правонарушениях» от 20.05.2003 №34-З (принят постановлением ЗС НО от 24.04.2003 № 475-III) (ред. от 04.02.2014).
- [4] «Российская газета» – Федеральный выпуск №5529 (153).
- [5] Статистические данные Минтранса РФ – mintrans.ru.
- [6] Статистические данные МЧС РФ – mchs.gov.ru.
- [7] Данные транспортной прокуратуры Нижегородской области – <http://www.ptproc.ru/>.
- [8] Статистические данные gostransnadzor.ru.

О.Ю. Гусева
ФБОУ ВПО «ВГАВТ»

МОРСКОЙ ЦЕНЗ КАК РАЗНОВИДНОСТЬ ПОНЯТИЯ «ЦЕНЗ»

Ценз (лат. – centus, англ – qualification, нем. – zins, фр. – l'exigence – перепись, подсчет, подать, оброк, оценка, чинш). На каждом этапе развития общества и государства существовали различия как по названию и содержанию цензов, так и по их количеству. Рассмотрим некоторые трактовки понятия.

Во-первых, это периодическая перепись имущества граждан в Древнем Риме для разделения их на налоговые разряды [1], Сервий Туллий установил ценз, «учреждение в высшей степени благотворное для государства: на основании ценза все граждане, патриции и плебеи, были распределены по разрядам согласно количества имущества.

Второе значение термина «ценз» – периодическая перепись населения. Упоминание в Библии о первой переписи населения у первых евреев относится к XII в. до н.э. Но наукой подтверждается факт проведения переписи царем Давидом около 973 г. до н.э.: «И восстал сатана на Израиля, и возбудил Давида сделать счисление израильтян» (1Пар.21:1) [2]. Царь дает распоряжение военачальнику Иоаву – и перепись пошла. Перепись проводилась несколько дней, и в это время правительственные чиновники бесплатно раздавали жителям хлеб и пиво. На основе переписи взимались налоги.

Цензом обозначаются и условия, необходимые для внесения предприятия в определенный список, реестр (т.е. промышленный ценз). Если заглянуть в историю, то наиболее полные и систематизированные сведения о состоянии промышленности в России дали промышленные цензы, проведенные под руководством русского статистика В. Е. Варзара в 1900 и 1908. Программы переписей охватывали широкий круг вопросов. Так, например, перепись 1900 даёт сведения о продукции в натуральном и стоимостном выражениях, численности рабочих, их составе по полу, возрасту и занятию, отработанному времени, количестве и мощности двигателей, стоимости оборудования отечественного и иностранного происхождения. [3]

В период феодализма в Западной и Центральной Европе, а так же в России термин «ценз» употреблялся в качестве обозначения регулярного фиксированного оброка (продуктами и деньгами), который платили крестьяне сеньору в XVI–XIX вв. [4]

Нельзя забывать и еще об одном значении термина «ценз» – как об установленном законом условии для получения или осуществления избирательного права. [5] Если под избирательным цензом понимать всякое вообще положительное или отрицательное условие, каким закон «закрепляет» участие в выборах, то и не может быть избирательной системы, в которой не имелся бы хоть один избирательный ценз.