



ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 3 (15) - 2017



РОСТРАНСНАДЗОР



ФСБ РОССИИ



МВД РОССИИ



МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2017. № 3(15)

Журнал издается с января 2016 г.

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

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

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

Телефон: 8 (495) 681-90-19.

Факс: 8 (495) 684-2849.

E-mail редакции: albinadg@mail.ru

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

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

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

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

Периодичность: 12 раз в год.

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

Редакционный совет

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Редакционная коллегия

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

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Содержание

Теория и методология обеспечения транспортной безопасности

Корякин В. М.

Антикоррупционная политика открытого акционерного общества
«Российские железные дороги»: понятие, сущность, вопросы
реализации..... 7

Мамина О. И.

Определение транспортного средства
в российском законодательстве15

Гаращук О. А.

Багаж и грузобагаж как объекты договора перевозки груза
железнодорожным транспортом20

Климова А. О.

Актуальность научного исследования вопросов использования
инвестиционных механизмов в создании трансграничной
высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры28

Мамонова М. В.

Актуальность проблематики правового регулирования и
инвестиционной деятельности в целях реализации Транспортной
стратегии Российской Федерации до 2030 года.....33

Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры

Новикова О. В.

Профилактика и особенности расследования вандализма
на объектах железнодорожного транспорта.....37

Экспертиза на транспорте

Бобовкин М. В., Ручкин В. А.

Возможности судебного почерковедения при расследовании
преступлений на транспорте.....42

**Особенности правоотношений субъектов,
обеспечивающих транспортную безопасность**

Харламова Ю. А.

Политико-правовые аспекты модернизации открытого акционерного общества «Российские железные дороги» в контексте национальной безопасности Российского государства.....47

**Источники международного права
в области транспортной безопасности**

Колодяжный К. Н.

Актуальные проблемы правового регулирования железнодорожных перевозок грузов между Россией и странами Европейского Союза.....54

**Транспортная безопасность
в профессиональном образовании**

Жовтун Д. Т.

Профессиональная этика transportника.....61

Из истории транспорта

Петров Ю. И.

Безопасность на дорогах России в правление Елизаветы Петровны.....66

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность».....73

ИСТОЧНИКИ МЕЖДУНАРОДНОГО ПРАВА В ОБЛАСТИ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 341.9:347.463

© Колодяжный К. Н.

— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
(МГУПС (МИИТ))
7210675@mail.ru

АКТУАЛЬНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ МЕЖДУ РОССИЕЙ И СТРАНАМИ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА*

Аннотация. В статье рассматривается актуальность исследования правового регулирования перевозки грузов железнодорожным транспортом между Россией и странами Европейского Союза.

Ключевые слова: международная железнодорожная перевозка; перевозка грузов железнодорожным транспортом; Европейский Союз (ЕС).

© Kolodyazhnyi K.

— post-graduate student of the Law Institute
of the Moscow State University
of Railway Engineering (MIIT)

URGENT PROBLEMS OF LEGAL REGULATION OF RAIL TRANSPORTATION OF FREIGHTS BETWEEN RUSSIA AND THE EUROPEAN UNION COUNTRIES

Abstract. In article relevance of a research is considered legal regulation of transportation of goods by railway transport between Russia and the European Union countries.

Keywords: international railway transport; transportation of goods by railway transport; European Union.

Обширная территория нашей страны предопределяет то, что одним из

* Статья подготовлена по материалам выступления автора на научно-практической конференции «Актуальные проблемы современной юридической науки», состоявшейся в Юридическом институте МИИТ 29 марта 2017 г.

приоритетных направлений развития экономики России является эффективно действующая транспортная система, в том числе железнодорожное сообщение. В связи с этим железнодорожный транспорт является неотъемлемой частью современной экономики.

По оценкам Международного союза железных дорог (МСЖД) перспективы железнодорожных грузовых перевозок во многом зависят от желания разных стран объединить свои усилия и ресурсы¹.

Несмотря на введенные экономические санкции, по данным таможенной статистики России и Минэкономразвития России последних лет², внешняя торговля России со странами Европейского Союза (далее — ЕС) изменилась незначительно. На международные перевозки грузов в прямом железнодорожном сообщении приходится сегодня примерно половина всех внешнеторговых перевозок российских железных дорог (рис. 1). Данное обстоятельство указывает на то, что экспорт и импорт грузов России и ЕС железнодорожным транспортом востребован и актуален.



Рис. 1. Внешняя торговля России со странами ЕС

Россия заинтересована в использовании своего транспортного коридора для перевозки грузов в Европу из Тихоокеанского региона (Япония,

¹ Душина И. Н. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов в Европейском Союзе и Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук. М., 2007.

² URL: <http://economy.gov.ru/minec/activity/sections/macro/>

Южная Корея, Северная Корея, Китай). Важное значение имеют проекты по организации контейнерных поездов в сообщении Китай—Европа. Дочерними компаниями ОАО «РЖД» разработаны новые маршруты доставки контейнерных грузов из стран АТР в Европу и в обратном направлении, по которым осуществляются регулярные железнодорожные контейнерные перевозки с оказанием полного комплекса логистических услуг «от двери до двери»¹.

Для увеличения этого потока грузов необходимым условием является разработка универсальных норм регулирования, позволяющих ускорять перемещение грузов, а следовательно, увеличивать конкурентоспособность железнодорожной перевозки в ЕС.

Эффективность организации и осуществления перевозок грузов железнодорожным транспортом зависит от их международно-правового регулирования, в частности, законодательства стран ЕС. Усовершенствование правового регулирования, в том числе путем выработки единообразных правил, применимых как на территории одного государства, так и на международном уровне, позволит не только обеспечить саму перевозку грузов железнодорожным транспортом, но и создать оптимальные условия для осуществления международной торговли и в целом следования по инновационному пути развития.

Вместе с тем в России многочисленные нормативные правовые акты, регулирующие отношения по перевозке грузов железнодорожным транспортом, нередко дублируют друг друга, их нормы зачастую противоречивы, что, несомненно, снижает качество такого регулирования и затрудняет их применение на практике. Пример тому — конкуренция между ст. 796 ГК РФ и ст. 118 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации».

Для России правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов осуществляется многосторонними и двусторонними соглашениями.

Проблемы правового регулирования рассматриваемых вопросов вытекают из того, что Россия находится в одной железнодорожной правовой системе, именуемой СМГС, а страны Восточной, Центральной и Западной Европы — в другой, именуемой ЦИМ-КОТИФ².

Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС) является международным нормативным актом, заключенным в целях организации перевозок грузов в прямом международном железнодорожном сообщении³. Соглашение заключено министерствами, занимающимися функционированием национальных железных дорог. Интересы

¹ URL: http://inter.rzd.ru/static/public/ru?STRUCTURE_ID=5009&layer_id=3290&id=1359.

² Холопов К. В. Оформление международных железнодорожных перевозок грузов между Россией и странами Европы // Российский внешнеэкономический вестник. 2009. № 1.

³ Странами — участницами СМГС из стран членов Евросоюза являются Эстония, Болгария, Венгрия, Литва, Латвия, Польша.

национальных железных дорог представляют компетентные министерства, ведающие ими. В России эти функции выполняет Минтранс России.

Главной особенностью СМГС всегда являлось то, что оно было построено по преимущественным нормам и правилам советского, а потом и российского железнодорожного права.

Вторым значимым документом является Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ). В настоящее время из стран — членов ЕС участниками КОТИФ являются 28 государств¹.

Следует обратить внимание на то, что ряд государств одновременно участвует и в СМГС, и в КОТИФ. Положения СМГС и КОТИФ не устанавливает запретов на участие государств-участников и их национальных железнодорожных дорог в других международных соглашениях, касающихся регламентации и правил международных железнодорожных перевозок. Россия пока в Конвенции КОТИФ не участвует.

Приложение «В» к Конвенции КОТИФ — Единые Правила к договору о международных перевозках — имеют аббревиатуру ЦИМ. Поэтому принято указывать, что международные железнодорожные перевозки грузов в Европе осуществляется в соответствии с ЦИМ-КОТИФ.

Наличие на евроазиатском пространстве двух правовых систем в области железнодорожного транспорта затрудняет реализацию международных перевозок грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ, т.е. между Россией и Европой. Важно заметить, что рост объемов внешнеторговых и транзитных перевозок, несмотря на наличие санкций, объясняется, помимо прочего, экологическими преимуществами железнодорожного транспорта по отношению к транспорту автомобильному.

Говоря о необходимости унификации правовых процедур международных железнодорожных перевозок грузов, можно отметить, что на сегодня единственным успешно реализованным международным проектом в данной области является внедрение унифицированной накладной ЦИМ / СМГС, разработанной совместно международными организациями в области железнодорожного транспорта ЦИТ² и ОСЖД³, которая обеспечивает

¹ Странами — участницами КОТИФ из стран — членов ЕС являются Австрия, Албания, Алжир, Бельгия, Болгария, Великобритания и Северная Ирландия, Венгрия, Германия, Греция, Дания, Ирландия, Испания, Италия, Литва, Люксембург, Македония, Марокко, Нидерланды, Польша, Португалия, Румыния, Словакия, Словения, Финляндия, Франция, Хорватия, Чехия, Швеция.

² ЦИТ — Международный комитет железнодорожного транспорта — является ассоциацией, объединяющей 200 железнодорожных предприятий и транспортных компаний, осуществляющих международные пассажирские и грузовые перевозки. 120 организаций являются самостоятельными членами, 80 организаций входят в состав ассоциированных членов ЦИТ. Деятельность ЦИТ, зарегистрированного в г. Берне, осуществляется согласно законодательству Швейцарии (ст. 60 Гражданского кодекса Швейцарии)

³ ОСЖД — Организация сотрудничества железных дорог, создана в 1996 г. В настоящее время членами ОСЖД являются транспортные министерства и центральные государственные органы, ведающие железнодорожным транспортом 27 стран, среди которых

перевозки по железным дорогам, применяющим западное и восточное транспортное право.

Вместе с тем при перевозках грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ существуют две альтернативные процедуры оформления перевозок между двумя системами международного железнодорожного права: одна — с переоформлением накладных, другая — с оформлением одной накладной на весь путь следования. В одном варианте есть переоформление накладных, в другом его нет, так как перевозка осуществляется по единой накладной. При этом переоформление накладных и переотправка грузов по накладным ЦИМ/СМГС осуществляются, как правило, на одних и тех же пограничных станциях на границах зон СМГС и ЦИМ — КОТИФ (рис. 2).



Рис. 2. Схема оформления железнодорожных грузовых перевозок между Россией и странами ЕС

Анализ процедур оформления перевозок грузов между зонами СМГС и ЦИМ-КОТИФ позволяет сделать следующие выводы.

1. Оба способа оформления перевозок легитимны, и отправитель может сделать добровольный выбор между ними.

2. Содержание обеих процедур не зависит от того, перевозятся ли грузы в бесперегрузочном сообщении или с перегрузкой из вагонов одной колеи в вагоны другой колеи или со сменой колесных пар (тележек).

3. Каждая из двух процедур оформления перевозок не влияет на содержание и действенность двух договоров перевозки, из которых один под-

чиняется регламентации и регулированию по СМГС, а другой — регламентации и регулированию по ЦИМ.

4. Временное решение по использованию накладной в форме ЦИМ / СМГС не нарушает содержательной целостности накладных ЦИМ и СМГС и не лишает накладной ЦИМ/СМГС доказательной силы по двум договорам перевозки — по нормам СМГС и по нормам ЦИМ.

5. Обе процедуры не изменяют условий договоров перевозки и ответственности по ним ни по нормам СМГС, ни по нормам ЦИМ-КОТИФ. И та, и другая процедуры не накладывают на перевозчика (железную дорогу), отправителя и получателя новых обязанностей и не предоставляют им новых прав.

6. Ни та, ни другая процедуры не увеличивают стоимость услуг по договорам перевозки СМГС и ЦИМ, за исключением дополнительного сбора, который взимается транзитной железной дорогой за переоформление накладной.

Когда существовала только процедура переоформления железнодорожных накладных, продавец не мог заключить договор перевозки между станцией отправления в зоне СМГС и пунктом назначения в зоне ЦИМ-КОТИФ, а главное, не мог подтвердить такой договор перевозки одним транспортным документом.

Понятно, что по накладным ЦИМ/СМГС можно подтверждать и импортные поставки товаров в Россию из Европы железнодорожным транспортом, т.е. перевозки товаров (грузов) в обратном направлении по накладной ЦИМ/СМГС из зоны ЦИМ в зону СМГС.

Вместе с тем внедрение в ноябре 2012 г. накладной ЦИМ/СМГС не решило всех существующих проблем, среди которых можно обозначить следующие:

— отсутствует правовая возможность, позволяющая осуществить международную перевозку в границах одного государства несколькими перевозчиками или одному перевозчику по инфраструктурам нескольких государств, т.е. обеспечить трансграничность перевозок, что влечет уменьшение количества прямых и транзитных перевозок;

— чрезмерно усложнены процедуры пересечения госграниц, сложен и не ясен порядок внедрения инноваций и интеллектуальных транспортных систем;

— отсутствуют единые правила для определения пригодности эксплуатируемого или пересекающего границу подвижного состава, в связи с чем пригодные к перевозке вагоны/платформы одного государства не могут быть использованы на территории другого.

Решением проблемы могло бы являться создание единой самодостаточной системы кодифицированных правил, аналога уже действующих систем СМГС и ЦИМ-КОТИФ.

Вместе с тем, являясь ключевым участником СМГС и начав реформу железнодорожного транспорта, Российская Федерация изменила нацио-

нальное законодательство, при этом многие нормы которого до сих пор не согласуются даже с нормами СМГС.

Краткое описание вышеизложенных моментов указывает на актуальность затронутой темы, а также на необходимость разработки и принятия единообразного для ЕС и России акта о трансграничной железнодорожной перевозке грузов. Это труднодостижимая задача в силу существующих объективных причин. Тем не менее интеграция транспортной сети России и общеевропейской транспортной системы отвечает интересам как российских, так и европейских перевозчиков, и должна быть осуществлена в обозримом будущем.

Литература

1. Душина, И. Н. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов в Европейском союзе и Российской Федерации : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Душина Ирина Николаевна. — М., 2007.

2. Холопов, К. В. СМГС: новые правила международных железнодорожных перевозок грузов. Что обязательно надо знать об этом экспортеру / К. В. Холопов // Российский внешнеэкономический вестник. — 2016. — № 5.