

предоставлении возможности незамедлительно получить при заключении договора информацию о товаре, работе или услуге.[8]

Таким образом, хотелось бы еще раз акцентировать внимание на том, что потребителем считается лицо, которое изъявило намерение приобрести товар, а также лицо, которое приобрело и использует товар. Необязательно, чтобы эти два критерия были совмещены. Для отнесения лица к статусу потребитель возможно применение данных критериев как по одному, так и совместно.

Рассмотрев признаки потребителя, хотелось бы подвести итог, и указать на то, что гражданин для приобретения им статуса «потребитель» должен обладать совокупностью признаков.

1. лицо должно обладать статусом гражданин (физическое лицо), включая индивидуальных предпринимателей, целью, которых не является извлечение прибыли;

2. у лица должно быть намерение заказать или приобрести товар (работу, услугу); либо факт заказа, приобретения или использования товара (работы, услуги);

3. приобретение и использование товара (работы, услуги) должно быть исключительно для личных, семейных, домашних и иных нужд, не связанных с осуществлением предпринимательской деятельности.

Список литературы

[1] Гражданский кодекс Российской Федерации: Федеральный закон от 30.11.1994 г. № 51-ФЗ (в ред. 23.05.2016)// Российская газета. – 1994. - №238-239;

[2] О гражданстве Российской Федерации: Федеральный закон от 31.05.2002 N 62-ФЗ (в ред. от 29.07.2017)// Российская газета. – 2002. - №100;

[3] Конституция Российской Федерации: Конституция: Принята всенар. голосованием 12 дек. 1993 г. // Рос. газ. – 1993. – 25 дек.;

[4] Усачева Е.А. «Правовые проблемы квалификации лица в качестве потребителя» [электронный ресурс] / Е.А.Усачева. – Режим доступа: <http://отрасли-права.рф/article/23014-> 14.05.2018 г.;

[5] О рассмотрении судами гражданских дел по спорам о защите прав потребителей: Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 28.06.2012 N 17// Российская газета. – 2012. - №156;

[6-8] Обзор судебной практики Верховного Суда Российской Федерации N 2 (2017): утв. Президиумом Верховного Суда РФ 26.04.2017// Бюллетень Верховного Суда РФ. – 2018. - №5-6.

PROBLEMS OF PERSON QUALIFICATION AS A CONSUMER

E. Basheva

Key words: protection of consumer rights, the concept of "consumer", personal, family, household purposes of the goods usage, consumer features.

The article considers the criteria for assigning a person to the status of "consumer". As a result of the regulatory framework analysis, the main features of the consumer are identified as well as the problems arising while determining the person as a consumer.

УДК 341.362.1

К.А. Бубник, магистр 2 направление подготовки «История становления и теория развития транспортного права» ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»

603950, г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д.5

ПРАВОВОЕ ПОНЯТИЕ МОРСКОГО ПИРАТСТВА В РОССИЙСКОЙ И МЕЖДУНАРОДНОЙ ПРАКТИКЕ

Ключевые слова: морское пиратство, правовое понятие морского пиратства, реступление международного характера, морское право, нападение, насилие, разбой

Аннотация: В статье рассмотрено правовое понятие морского пиратства в УК РФ и в международных договорах. Определены предмет и цель преступления, объективная и субъективная стороны, и сопутствующие пиратству понятия. Указаны документы, которые регулируют действия государств в отношении преступлений, связанных с морским пиратством, и их права на установление определенных юрисдикций на своей территории.

Морское пиратство является сложным понятием в правовой науке. На протяжении многих веков пиратство живет и развивается, по сей день, приобретая все более устрашающие формы. Постоянный прогресс, развитие технологий позволяет морским разбойникам совершать

противоправные деяния. В связи с этим вопросы борьбы с пиратством рассматриваются как на государственном, так и на международном уровне.

Согласно статье 227 УК РФ [15] пиратство является преступлением международного характера. Это нападение на морское судно с целью завладения чужим имуществом, которое предполагает угрозу насильственных действий либо непосредственное применение насилия.

В международной практике понятие морского пиратства дается в Женевской конвенции об открытом море 1958 г. [9] и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. [10]

В статье 15 Женевской конвенции об открытом море от 29 апреля 1958 г. определяются действия, которые следует отнести к морскому пиратству.

Прежде всего, пиратством согласно Женевской конвенции об открытом море признается насильственный акт, задержание, грабеж, который совершает экипаж или пассажиры частного судна для достижения личной выгоды. При этом насильственные действия в открытом море направляются против другого судна, лиц или имущества, которые находятся на борту данного судна, либо находятся за пределами юрисдикции любого государства.

Также к пиратству по данной конвенции можно отнести добровольное использование судна с учетом того, что тот, кто совершает это использование, ознакомлен с причинами того, почему это судно является пиратским.

Подстрекательство, либо содействие, которое является сознательным при совершении действия, тоже относится к пиратству и отмечается в пунктах 1 и 2 Женевской конвенции об открытом море.

Как по международным, так и по российским правовым стандартам в качестве объектов можно выделить обеспечивающие безопасность и свободу судоходства общественные отношения, а также жизнь, здоровье и отношения собственности.

Любое судно или имущество независимо от того с какой целью оно используется, а также юрисдикции и принадлежности, является предметом преступления.

Существуют случаи, когда дело о морском пиратстве может оказаться в российской юрисдикции. Например, если судно, которое стало объектом нападения, находится в территориальных водах Российской Федерации. Также, если судно, ставшее предметом нападения, принадлежит Российской Федерации, при этом не имеет значение, что нападение произошло в открытом море или территориальных водах Российской Федерации, т.к. территория судна расценивается как территория Российской Федерации. Еще есть случай, когда граждане Российской Федерации участвуют в нападении в открытом море на судно другой страны.

Однако определяется момент, при котором во всех перечисленных случаях (за исключением случая, когда граждане Российской Федерации участвуют в нападении на российское судно в наших территориальных водах) дело о морском пиратстве выносится к рассмотрению, как в российских судах, так и в судах других стран. Поправка по Конституции РФ состоит в том, что гражданин РФ не может выдаваться другому государству. Таким образом, если гражданин РФ был уличен в нападении в международных водах на зарубежное судно и был задержан на территории Российской Федерации, то он будет осужден российским судом.

Для более полного раскрытия правового понятия морского пиратства выделяются объективная и субъективная стороны преступления и понятия, сопутствующие им.

Так непосредственно в нападении на судно и определяется объективная сторона преступления, неотъемлемым признаком которой является угроза применения насилия, либо непосредственное применение насилия.

Здесь могут фигурировать такие понятия как нападение на морское судно, захват морского судна, насилие, место совершения преступления.

Нападение на морское судно выражается, как враждебные действия с угрозой насилия или применением насилия по отношению к пассажирам, либо экипажу судна. Нападение часто осуществляется с применением оружия, а также может повлечь за собой затопление, задержание, поломку судна.

Захват морского судна предполагает установление контроля, как над самим судном, так и над его экипажем и пассажирами.

Согласно статье 227 УК РФ насилием признается и физическое насилие, отмеченное также в статьях 112, 115, 116, 117, ч. 1 ст. 111 УК РФ, и психологическое насилие.

Противоправное деяние, именуемое морским пиратством, совершается в открытом море. Если местом совершения преступления являются территориальные воды Российской Федерации, то виновный будет нести ответственность за разбой, грабеж или иные незаконные действия с его стороны.

Субъективная сторона преступления отражена в прямом умысле.

Основная цель пиратства – это завладение чужого имущества путем применения насилия.

Частное лицо, достигшее возраста 16 лет, считается субъектом преступления. Также могут возникнуть моменты, когда захват судна совершается членом экипажа или пассажиром судна, тогда ответственность наступает согласно статье 211 УК РФ. Таким образом, в качестве субъекта преступления могут выступать граждане Российской Федерации, иностранные граждане и лица без гражданства.

Помимо тех положений по борьбе с морским пиратством, которые отмечаются в Женевской конвенции об открытом море 1958 г. и Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. следует выделить еще одно международное положение – Конвенция о борьбе с незаконными актами против безопасности морского судоходства 1988 г.[8], в которой Россия также принимает непосредственное участие. Согласно этой Конвенции все государства – её участники должны включить в национальные уголовные законы, определенные наказания за преступления, связанные с морским пиратством и принять меры, которые могут быть необходимы для установления соответствующей юрисдикции в отношении тех преступлений, которые совершены:

- против определенного судна или на его борту, которое во время совершения нападения находится под флагом данной страны;
- на территории данной страны, в том числе ее территориальном море;
- резидентом данной страны или лицом без гражданства, проживающим в данной стране.

Также п.2 ст.6 определено, что государства – участники имеют право устанавливать свою юрисдикцию в отношении каждого из указанных преступлений, в том случае, когда в результате осуществления противоправных действий граждан этой страны был захвачен, подвергнут угрозам, ранен или убит и если противоправные действия производились с целью заставить данное государство совершить какие – либо действия или отказаться от их совершения.

В п.1 ст.8 установлено, что если вокруг определенного лица сложилось разумное обоснование об уличении его в пиратстве, то капитан судна, на борту которого находится данное лицо, сообщает компетентным органам государства – участника Конвенции, в чьи территориальные воды входит его судно, о намерении передачи им преступного лица. Далее государство, принявшее под стражу лицо, подозреваемое в пиратстве, незамедлительно сообщает о данном факте государству, установившему юрисдикцию по отношению к таким лицам, уведомляет об обстоятельствах задержания и об итогах предварительного расследования, если они имеются (п.2 ст.8). В п.3 ст.8 определяется исключение, когда принимающее государство отказывается принимать передаваемое лицо. То есть если у государства имеются основания полагать, что данная Конвенция не может быть применена к действиям, влекущим эту передачу. При этом обязательно составляется заявление, в котором указываются причины отказа.[2]

В статье 105 Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. указывается, что любая страна может захватить пиратское судно или судно, которое уже было захвачено в результате пиратских действий, и при этом, находящееся в ведении пиратов, а также подвергнуть аресту лиц, находящихся на данном судне, и присвоить имеющееся на нем имущество, как в открытом море, так и в любом другом месте, которое находится вне юрисдикции, какой бы то ни было страны. Если нападение производят военные или государственные суда, то это будет расцениваться как акт агрессии.

В дальнейшем уполномоченные судебные государственные органы той страны, которая произвела захват судна, имеют возможность определять меру наказания и приводить ее в исполнение, при этом, не затрагивая права третьих лиц.

Нередко такая ответственность, возложенная на судебные органы, влечет за собой ряд проблем. Нюанс состоит в том, что необходимо установить личность преступников, не являющихся гражданами того государства, представителями которого они были задержаны. Также во время до следственной проверки и следствия необходимо постоянно выполнять перевод на несколько языков, что также предполагает определенные задержки процесса. И конечно сбор доказательств, предполагает помощь других стран, как лиц тех государств резидентами которых являются преступники, так и граждан стран которые оказались свидетелями преступления и граждан страны начавшей судебный процесс.

Конечно, здесь завязана и экономическая сторона, которая подразумевает расходы на проведение судебного процесса, содержание и транспортировку преступников, возвращение на родину после отбытия наказания.

Как видно из вышеуказанного, пиратство является сложным, а также при разбирательстве затратным преступлением, и именно поэтому многие страны не стремятся начинать судебные процессы в отношении пиратов на своей территории. Нередко на практике страны, уличившие кого бы то ни было в пиратстве, стараются передать пиратов прибрежным странам. Часто это передача происходит только потому что страна, выбранная для передачи имеет соответствующие правовые возможности. В мировой практике с такими государствами у других стран заключены соответствующие соглашения.

В Российской Федерации проблема пиратства также стоит, поскольку страна имеет большое количество водных путей и выходов к морям. Также только международными законами по борьбе с пиратством наше государство не ограничивается. Именно поэтому в стране также существует Морская доктрина Российской Федерации [11], являющаяся основополагающим документом, который определяет государственную политику Российской Федерации в области морской деятельности - национальную морскую политику Российской Федерации, и Президент Владимир Путин 26 июля 2015 года – в день Военно-морского флота России – утвердил новую редакцию национальной Морской доктрины.

Пиратство составляет весомую часть всех преступлений совершаемых на море. Оно непрерывно продолжает угрожать мировому сообществу. Нередко пираты имеют отношения к террористическим организациям.

Торговые морские коммуникации наиболее сильно страдают от рук пиратов, поскольку на бортах торговых судов находится много ценного имущества, которое может быть интересно преступникам. Конечно, вследствие этого возникают препятствия для развития свободной торговли, которая предполагает перемещение по водным путям, поскольку происходит повышение страховых ставок, появляется напряженность между прибрежными странами.

Не исключено, что преступления в области морского пиратства могут совершаться не только с целью наживы, но и выступать как средство устрашения.

Пиратство – это тот вид преступления совершаемого на море, который закоренился с давних времен, и является проблемой всемирного масштаба. Именно поэтому мировому сообществу следует целенаправленно объединить усилия и прийти к единому мнению в отношении оптимальной модели противодействия морскому пиратству.

Список литературы:

- [1]. Автухова К.А. Пиратство в российском и международном праве // Актуальные проблемы современного права: Материалы XV студенческой научно-практической конференции – Архангельск: Изд-во Помор. Ун-та, 2009.
- [2]. Бразовская Я.Е. Пиратство – международная организованная преступность // Международно-правовое обеспечение борьбы с незаконными актами против безопасности мореплавания // Морские вести России №1 2014. [Электронный ресурс]
URL: <http://www.morvesti.ru/tems/detail.php?ID=29454> (дата обращения 10.02.2018)
- [3]. Варфоломеев А.А. Современное морское пиратство и действующее международное право // Международная жизнь. 2015. № 4
- [4]. Григорян В.Л. Пиратство, разбой и терроризм на море / В.Л. Григорян, В.И. Дмитриев. М. : Академкнига, 2004.
- [5]. Карпец И.И. Преступления международного характера / И.И.Карпец. - М.: Юридическая литература, 2008.
- [6]. Колодкин А.Л. Мировой океан. Международно-правовой режим. Основные проблемы / А.Л. Колодкин, В.Н. Гуцуляк, Ю.В. Боброва - М.: Статут, 2007.
- [7]. Комментарий к УК РФ / Отв. Ред. В.И. Лебедев. - М.: 2010
- [8]. Конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности морского судоходства" (SUA) (Заключена в г. Риме 10.03.1988) [Электронный ресурс]
URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/maritime.shtml (дата обращения 09.02.2018)
- [9]. Конвенция об открытом море (Заключена в г. Женева 29.04.1958) [Электронный ресурс]
URL: http://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/pdf/hsea.pdf (дата обращения 09.02.2018)
- [10]. Конвенция ООН по морскому праву (Заключена в г. Монтего – Бей, 10.12.1982) [Электронный ресурс]
URL: http://www.un.org/Depts/los/convention_agreements/texts/unclos/unclos_r.pdf
- [11]. Морская доктрина Российской Федерации (утв. Президентом РФ 26.07.2015) [Электронный ресурс]
URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_208427/
- [12]. Ромашев Ю.С. Борьба с преступлениями международного характера, совершаемыми на море (терроризм, пиратство, незаконный оборот наркотиков и другие преступления) / Ю.С. Ромашев. М. : РосКонсульт, 2001.
- [13]. Сидорченко В.Ф. Морское пиратство / В.Ф. Сидорченко. СПб., 2004.
- [14]. Тодоров А.А. Уголовно-правовая характеристика состава преступления "Пиратство" по Уголовному кодексу Российской Федерации // Журнал СВ: Национальная безопасность. - 2013. - № 6
- [15]. Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 31.12.2017) [Электронный ресурс]
URL: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/

LEGAL CONCEPT OF SEA PIRACY IN RUSSIAN AND INTERNATIONAL PRACTICE

K. Bubnik

Key words: sea piracy, legal concept of sea piracy, international crime, Maritime Law, assault, violence, robbery.

Abstract: The article deals with the legal concept of maritime piracy in the Criminal Code of the Russian Federation and in international treaties. The object and purpose of the crime, the objective and subjective aspects, and the concepts associated with piracy are defined. The documents that regulate the actions of the states due to offenses related to maritime piracy and their rights to establish certain jurisdictions on their territory are specified.

УДК 343.148.6

К.В. Бутарова, магистрант 1 курса

ФГБОУ ВО «Волжский государственный университет водного транспорта»

г. Нижний Новгород, ул. Нестерова, д. 5

СУДЕБНАЯ АВТОТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЕРТИЗА КАК ОДИН ИЗ ЭТАПОВ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ ПРОИСШЕСТВИЙ

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие, судебная автотехническая экспертиза, эксперт-автотехник, специальные знания.

В данной статье рассматриваются вопросы, связанные с понятием «судебная автотехническая экспертиза», раскрывается суть судебной автотехнической экспертизы и процесс ее производства. Описываются трудности, с которыми сталкиваются эксперты при проведении судебной автотехнической экспертизы и предлагаются способы снижения негативного эффекта неопределенности исходных данных при проведении расследования обстоятельств ДТП.

Преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств имеют значительную распространенность и повышенную опасность для общества.

Дорожно-транспортное происшествие представляет собой событие, возникшее в процессе движения транспортного средства по дороге, при котором погибли или были ранены люди, получили повреждения транспортные средства, сооружения, грузы либо был причинен иной материальный ущерб. К возникновению аварийной обстановки на дороге приводят большое количество факторов, к которым можно отнести: значительный рост автомобильного парка, увеличение грузо- и пассажиропотоков, неудовлетворительное состояние дорожного покрытия и эксплуатационных характеристик старого транспорта, низкий уровень подготовки водителей и их недисциплинированность, беспечное и неосторожное поведение пешеходов.

Дорожно-транспортное происшествие - результат большого количества обстоятельств, образующих совокупность причин и следствий. Установление истинных причин нарушения правил безопасности, приведших к аварии, и обстоятельств, им способствующих, является не только одной из важнейших задач раскрытия преступления, но неотъемлемой частью обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспортных средств.

В последние годы в России отмечается снижение числа дорожно-транспортных происшествий, так в 2014 году было зафиксировано 199720 аварий, в 2015 году – 184000, а в 2016 году это число снизилось на 5,6 % и составило 173694. Также наблюдается снижение количества погибших и раненных людей в результате ДТП. В 2014 году в результате ДТП погибло 26963 человека, было ранено 251785 человек, в 2015 году эти показатели составили 23000 и 231000 человек, в 2016 году погибло 22200 человек, было ранено 221000 человек. Анализируя статистические данные о количестве дорожно-транспортных происшествий и их последствиях, можно сделать вывод, что в целом уровень дорожно-транспортного травматизма в России остается высоким.

Правительство России в 2013 году утвердило федеральную целевую программу «Повышение безопасности дорожного движения в 2013-2020 годах», главной целью которой является сокращение числа погибших людей в результате дорожно-транспортных происшествий.

Эффективное расследование дорожно-транспортных происшествий и принятие объективного решения о виновности участников дорожного движения или фактах, в результате которых создалась аварийная дорожно-транспортная ситуация, способствует снижению числа дорожно-транспортных происшествий.

В системе мер, направленных на повышение безопасности дорожного движения, большое значение имеют меры уголовно-, административно- и гражданско-правового характера.

Расследование, административное и судебное разбирательство уголовных дел по факту ДТП требуют специальных технических познаний и в большинстве случаев состав преступления можно установить только после производства судебной автотехнической экспертизы.

Общее понятие судебной экспертизы содержится в Федеральном законе от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации». В соответствии с данным законом судебная экспертиза это процессуальное действие, в состав которого входит проведение исследований и дача заключения экспертом по вопросам, разрешение которых требует специальных знаний в области науки, техники, искусства или ремесла и которые поставлены перед экспертом судом, судьей, органом дознания,