

результате преступления испытывают 23% респондентов; произвола со стороны правоохранительных органов опасаются 21% белорусов; разорения и нищеты, а также болезней, алкоголизма опасается примерно 50% опрошенных.

Уровень доверия граждан правоохранительной системе по итогам опроса оставляет желать лучшего.

На вопрос «Доверяете ли Вы правоохранительным органам (полиция, Следственный комитет, прокуратура)» утвердительно ответили только 29% респондентов, отрицательно – 16%; доверяют «не в полной мере» – 55%. Тем не менее, абсолютное большинство опрошенных – до 90%, в случае, если бы они стали жертвой насилия, кражи, мошенничества обратились бы за помощью в правоохранительные органы. К сожалению, не достаточен и уровень доверия респондентов к судебной системе. Как свидетельствуют результаты опроса, доверяют судам 35% респондентов; не доверяют – 16%; доверяют «не в полной мере» – 49%.

Связано с этим недостаточным уровнем доверия к правоохранительной системе и то, что значительная часть населения, судя по результатам опроса, считает возможным использовать самосуд как способ разрешения конфликта (так полагают 25% опрошенных).

Заключение. Ключевыми детерминантами преступности в современной Беларуси следует считать противоречия в социально-экономической области, политической и социальной сфере, нравственное состояние общества, недостаточный уровень правовой культуры.

Следует отметить, что все последние годы в стране прослеживается устойчивая тенденция снижения криминальных показателей. В то же время, существенно вырос объем и коэффициент преступности, сохраняющиеся на уровне начала 90-х годов, по-прежнему для современного белорусского общества чрезмерно высоки.

Литература

1. Стаценко, В.Г. Криминология: учебное пособие / В.Г. Стаценко. – Минск: Амалфея, 2011. – 336 с.
2. Сведения о регистрации и предварительном расследовании преступлений по Республике Беларусь за 2016–2017 годы / МВД Республики Беларусь – Информационно-аналитическое управление. – Минск, 2017-2018.
3. Республика Беларусь в зеркале социологии. Сборник материалов социологических исследований за 2010 год / Информационно-аналитический центр при Администрации Президента Республики Беларусь. - Минск, 2011.- 86 с.
4. Криминальная виктимизация населения приграничных районов России и Беларуси (Смоленская и Витебская области): результаты компаративистского виктимологического исследования: Монография / под ред. к.ю.н. Муллахметовой Н.Е. и к.ф.н. Бочкова А.А. – Смоленск: Изд-во «Маджента», 2014. – 396 с.

РЕАЛИЗАЦИЯ НА ТЕРРИТОРИИ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ УСЛОВИЙ ХАРТИИ КАЧЕСТВА ЕВРОПЕЙСКОЙ КОНФЕРЕНЦИИ МИНИСТРОВ ТРАНСПОРТА

Наумов С.А.

*магистрант УО ФПБ ВФ «Международный университет “МИТСО”», г. Витебск, Республика Беларусь
Научный руководитель – Чернов А.В., канд. юрид. наук, доцент*

Условия работы международных автомобильных перевозчиков в ближайшие годы будут значительно изменяться, так как проходит ратификация Таможенного кодекса ЕАЭС, введены в действие новые требования перевозки опасных грузов, с 1 января 2018 года вступает в полную силу Хартия качества ЕКМТ (Европейская конференция министров транспорта) – документ, корректирующий допуск на рынок транспортных компаний, эксплуатирующих автомобили высоких экологических стандартов.

Цель – анализ реализации на территории Республики Беларусь условий Хартии качества Европейской конференции министров транспорта.

Материал и методы. При написании статьи проанализированы документы, регламентирующие осуществление перевозок в Республике Беларусь с точки зрения Хартии качества ЕКМТ. Нами использовались методы анализа, синтеза и сравнения.

Результаты и их обсуждение. Хартия качества ЕКМТ уже вступила в силу с 1 января 2016 года, однако содержит оговорку, что положения глав I–IV, где сконцентрированы наиболее серьезные требования, будут применяться ко всем международным автомобильным грузовым доставкам в системе многосторонней квоты ЕКМТ с 1 января 2018 года. Это своеобразное дополнение к Руководству пользователя ЕКМТ, которое используют в работе перевозчики, имеющие разрешение ЕКМТ, и должностные лица, управляющие квотой [2, с. 26].

Хартия качества определяет общие правила в части доступа к профессии, требований к подготовке водителей и гармонизации классификации нарушений в сфере ЕКМТ. В частности, вводятся единые для всех стран-участниц ЕКМТ требования к предприятиям, осуществляющим международные автомобильные перевозки: финансовая устойчивость; деловая репутация транспортных операторов; профессиональная подготовка водителей и транспортных управляющих; - гармонизированная система контроля и санкций за нарушения требований Хартии качества.

В главе III Хартии качества сказано, что любое предприятие, занимающееся автомобильными грузовыми перевозками и желающее использовать многосторонние разрешения ЕКМТ, должно представить доказательства своей деловой репутации. Применительно к деловой репутации любые сведения об осуждениях, наказаниях или нарушениях должны включать относящиеся не только к самому предприятию, но и к его управляющему (управляющим) и любому иному лицу, которое считается в Стране-члене занимающим ответственный пост [3].

Самое серьезное внимание в Хартии качества уделяется вопросам профессиональной компетентности, обладания достаточными знаниями для надлежащего и эффективного осуществления международных автомобильных перевозок [2, с. 26]. При этом требования к уровню профессиональной подготовки предъявляются как к руководителям предприятий, так и к водителям. Требуемые знания касаются, в частности, следующих предметов: торговое и финансовое бизнес-администрирование; технические стандарты и операции; безопасность дорожного движения; доступ на рынки; элементы торгового права; элементы социального и трудового законодательства; элементы частного права; элементы налогового законодательства. Профессиональная компетентность демонстрируется сдачей обязательного письменного экзамена, который может быть дополнен устным экзаменом. Кандидатам, сдавшим экзамен, ведомства или уполномоченные органы будут выдавать сертификат, подтверждающий профессиональную компетентность. Этот сертификат с печатью выдавшего его ведомства или надлежащим образом утвержденной организации, не подлежит передаче другому. «Финансовое положение» состоит в наличии финансовых ресурсов, необходимых для обеспечения надлежащего начала деятельности и управления предприятием.

Для этой цели предприятие должно продемонстрировать, на основе годовой финансовой отчетности (баланса, отчета о прибылях и убытках и любых требуемых приложений), удостоверенной аудитором или лицом, аккредитованным в соответствии с национальным законодательством, что каждый год оно располагает капиталом и резервами, которые составляют, как минимум, 9000 Евро (или эквивалентную сумму в национальной валюте), если используется только одно транспортное средство, и 5000 Евро (или эквивалентную сумму в национальной валюте) на каждое дополнительное транспортное средство [3]. Страна-участница ЕКМТ, претендующая на получение разрешений ЕКМТ, обязана подтвердить, что на ее территории требования Хартии качества соблюдаются на законодательном уровне. Статья 1 Главы V Хартии предусматривает, что каждая Страна-член, участвующая в системе многосторонней квоты ЕКМТ, направит в секретариат МТФ, самое позднее, до 1 марта 2018 года официальное заявление и доклад согласованного формата с изложением того, как она применяет положения Хартии. В этом докладе, Страна-член должна указать, в частности, национальные положения, которые не идентичны рекомендуемым Хартией, и признания которых эквивалентными она желала бы со стороны Группы по автомобильному транспорту. Чтобы считаться эквивалентными, эти национальные установления должны быть столь же строгими, как и положения Хартии, и обеспечивать аналогичные результаты [3].

В Республике Беларусь активно обсуждаются перспективы внедрения Хартии качества на законодательном уровне. Председатель Постоянной комиссии по промышленности, топливно-энергетическому комплексу, транспорту и связи Палаты представителей Национального собрания Республики Беларусь Андрей Рыбак поясняет: «Что касается Хартии качества ЕКМТ необходимо было на национальном уровне закрепить ряд содержащихся в ней требований. Их соблюдение будет контролироваться при выделении для белорусских перевозчиков соответствующих разрешений и использовании их в работе. Некоторые вопросы являются для Беларуси достаточно новыми. Взять ту же деловую репутацию. Это хороший шаг на перспективу. Этот опыт приходит к нам из Европы и, вероятно, затронет не только международных автоперевозчиков. Или, к примеру, финансовая состоятельность перевозчиков. Такая состоятельность должна подтверждаться посредством общепринятых инструментов. Чтобы наши внешнеэкономические партнеры были уверены в том, что белорусский перевозчик крепко стоит на ногах и способен справиться с взятыми на себя обязательствами» [1, с. 4].

Заключение. Учитывая высокий уровень конкуренции перевозчиков и экспедиторов на рынке ЕС можно сделать вывод, что в ближайшее время введение требований Хартии качества в Республике Беларусь приведет к ограничению и ужесточению порядка получения и использования многократных разрешений ЕКМТ. Поэтому, мы присоединяемся к мнению А.Рыбака, что вопросы Хартии качества ЕКМТ нужно своевременно решать на законодательном уровне, если мы хотим активно возить грузы и развивать транзитный потенциал нашей страны. Может быть, когда белорусское транзитное направление станет действительно востребованным – нашим перевозчикам проще решать вопросы получения иностранных разрешений на перевозки грузов.

Литература

1. Маковская, С. Правовое поле для перевозчиков / С. Маковская // Компас экспедитора и перевозчика. – 2017. – № 4. – С. 4–5.
2. Мильяненко, В. Хартия качества ЕКМТ / В. Мильяненко // Компас экспедитора и перевозчика. – 2017. – № 2. – С. 26–27.
3. Хартия Качества Международных автомобильных грузовых перевозок в системе Многосторонней Квоты ЕКМТ [Электронный ресурс].- Режим доступа: https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/itf201503fru_0.pdf.- Дата доступа: 19.02.2018.