



ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№11 (11) - 2016



РОСТРАНСНАДЗОР



ФСБ РОССИИ



МВД РОССИИ



МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал Транспортное право и безопасность 2016. № 11(11)

В журнале рассматриваются результаты научных исследований в области юридических, педагогических, технических и исторических наук.

Авторами статей являются специалисты современного научного знания, преподаватели вузов, аспиранты и научные работники.

Все статьи, публикуемые в журнале, рецензируются членами редакционного совета, а также другими ведущими учеными.

Журнал ориентирован на широкий круг ученых, специалистов-практиков, студентов, магистрантов и преподавателей, участвующих в научно-исследовательской работе, работников транспортных организаций, правоохранительных органов и органов прокуратуры, органов федеральной власти.

Мнение авторов может не совпадать с мнением редакции.

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

Журнал издается с января 2016 г.

Журнал «Транспортное право и безопасность» зарегистрирован как средство массовой информации — сетевое издание — Федеральной службой по надзору в сфере связи, информационных технологий и массовых коммуникаций (Роскомнадзор).

Номер свидетельства: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25.12.2015.

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

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ).

Периодичность: 12 раз в год.

Выпуски журнала размещаются на сайте: URL: <http://trans-safety.ru>

E-mail редакции: red@trans-safety.ru

Редакционный совет

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Московского государственного университета путей сообщения Императора Николая II (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)

Полянсков 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

Корякин Виктор Михайлович — главный редактор

Гусейнова Альбина Джаббаровна — ведущий редактор

Содержание

Материалы по результатам ежегодной научно-практической конференции «Безопасность движения поездов» (17—18 ноября 2016 г.)

Духно Н. А.

Транспортное право как основа обеспечения безопасности
движения поездов..... 7

Суденко В. Е.

Транспортные преступления: особенности квалификации..... 15

Корякин А. В.

О некоторых особенностях расследования преступления,
предусмотренного статьей 263.1 Уголовного кодекса
Российской Федерации (нарушение требований в сфере
транспортной безопасности) 21

Гаращук О. А.

Правовые проблемы обеспечения безопасности перевозок
опасных грузов железнодорожным транспортом..... 27

Герасимов С. В.

Некоторые аспекты правового регулирования возмещения ущерба
от происшествий на железнодорожном транспорте 41

Климова А. О.

Особенности правового обеспечения безопасности движения
и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта 46

Колодяжный К. Н.

Практика правового регулирования обеспечения безопасности
движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в странах
Европейского Союза 52

Мамонова М. В.

Отражение вопросов безопасности движения и эксплуатации
железнодорожного транспорта в Транспортной стратегии
Российской Федерации на период до 2030 года..... 57

Силаева Н. Г.

Отражение вопросов безопасности и эксплуатации
железнодорожного транспорта в концессионных соглашениях62

Фишбей И. Д.

Проблемы правового обеспечения безопасности движения
и эксплуатации железнодорожного транспорта при международных
перевозках.....67

Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры

Попов В. Л.

Видеонаблюдение в метро как гарант безопасности на транспорте72

Из истории транспорта

Петров Ю. И.

Налогообложение на железнодорожном транспорте в России
в конце XIX столетия.....82

Химич Т. М.

Реконструкция столичного транспорта в 1930-е годы87

Материалы по результатам ежегодной научно-практической конференции «Безопасность движения поездов» (17—18 ноября 2016 г.)

УДК 347.463

© Духно Николай Алексеевич

— доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II (МИИТ),
почетный работник высшего профессионального образования
Российской Федерации

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО КАК ОСНОВА ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ ПЕЗДОВ

Аннотация. 17—18 ноября 2016 г. в МИИТе прошла ежегодная научно-практическая конференция «Безопасность движения поездов». Это была 17-я по счету конференция, где рассматривались и обсуждались разные проблемы по укреплению безопасности движения поездов. Впервые организаторы предоставили возможность выступить на пленарном заседании с докладом правоведа. В таком, казалось бы, простом факте ничего особенного нет, но это лишь поверхностная оценка. В этом мы видим устремление к пониманию значения права в сфере регулирования транспортных отношений. Теперь стоит задача сохранить эти победы, не дать им увянуть и создать условия для роста правовой культуры, укрепляющей безопасность на транспорте, в том числе и транспортную безопасность движения поездов.

Ключевые слова: безопасность движения поездов; источники повышенной опасности; транспортное право; транспортное образование.

© Dukhno N.

— doctor of legal sciences, professor,
director of Law Institute of the Moscow state University
of railway engineering, honorary worker of higher
professional education of the Russian Federation

TRANSPORT LAW AS A BASIS FOR ENSURING THE SAFE MOVEMENT OF TRAINS

Abstract. 17—18 November 2016 at the MIIT held an annual scientific-practical conference «Traffic Safety». It was the 17th conference, which addressed and discussed the different issues for strengthening the security of trains. For the first time the organizers have provided an opportunity to address the plenary with the report of the jurist. In this seemingly simple fact is nothing special, but it is only a superficial assessment. In this we see the aspiration to understand the importance of law in regulating transport relations. The challenge now is to keep these shoots to keep them from fading and to create conditions for the growth of legal culture, strengthening transport security, including transport security of trains.

Keywords: traffic safety; sources of danger; transport law; transport education.



В прошедшие годы на конференциях по безопасности движения поездов Юридический институт МИИТа проводил круглые столы, где обсуждались проблемы правового регулирования отношений в сфере безопасности на транспорте. Многие стали замечать возрастающую роль права в решении проблем развития и функционирования всего транспортного комплекса.

Обеспечение безопасности движения поездов может быть успешным, если субъекты, причастные к этому важному процессу, будут правильно представлять его сущность, основные его свойства. Отсутствие ясного представления безопасности приводит к тому, что на практике больше всего уделяется внимание последствиям, нежели причинам, по каким происходят всякого рода происшествия. Понимание безопасности движения поездов ярко ощущается на основе представления общего понятия безопасности, как одной из правовых категорий, получивших свое отображение в Законе РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности». Законодатель, восприняв правовые идеи общей теории права, сформулировал понятие безопасности, которое должно осмысленно применяться при оценке всех видов безопасности. Безопасность — это состояние защищенности человека, его жизненно важных интересов, окружающей его обстановки от возможных угроз, которые могут причинить вред. Движение поездов должно быть защищено от всех возможных угроз, которые могут создать опасность человеку, подвижному составу или инфраструктуре железнодорожного транспорта. Важно помнить каждому сотруднику транспорта о необходимости всегда стремиться в своей деятельности к полному устранению всех возможных угроз, кото-

рые могут причинить вред. Факторы появления разных угроз таятся в субъективных характеристиках человека, и если создавать условия для их проявления, то опасная обстановка будет возрастать.

Мнение тех, кто занимается решением разных вопросов по обеспечению безопасности движения поездов, порождает новые мысли о путях и способах укрепления безопасности на транспорте. Сколько полезного сделано в сфере обеспечения безопасности, но проблемы остаются, и их невозможно решить без правовых инструментов. Нужно научиться формировать правовое знание и сделать его необходимым элементом профессионального знания каждого работника транспорта. Правовые знания — это необходимое средство для правильной оценки законов и правильного понимания категории безопасности. Общее правовое понимание безопасности создает возможность вскрыть причины появления угроз подвижному составу, пассажирам и инфраструктуре железнодорожного транспорта. При самом тщательном рассмотрении причин, подрывающих защищенность пассажиров и подвижной состав, выясняется, что основным источником таких угроз остается сам человек, его поведение, в котором заметно равнодушие к правовым ценностям.

Именно по причине низкой правовой культуры устойчивую безопасность движения поездов невозможно обеспечить. На сложившееся транспортное право, которое призвано регулировать поведение сотрудников транспорта, следует обратить самое пристальное внимание. Оно должно стать основой правопорядка, гарантирующего устойчивую безопасность движения поездов. Работники транспорта должны учиться предупреждать и пресекать все возможные угрозы, осознавая потребность осуществлять свою деятельность по правилам, выраженным в транспортном праве.

В условиях развития транспорта растут источники опасности, которые зависят от поведения человека. При таких обстоятельствах право приобретает все бóльшую значимость в регулировании поведения работника транспорта.

Источники опасности берут свое начало с этапов изыскания строительства железных дорог, когда начинается предпроектная работа. На самых ранних этапах, когда начинаются работы по проектированию железных дорог, следует обращать особое внимание на допустимые показатели нормативов, ограждающих от опасностей инфраструктуру, подвижной состав и человека.

Внутренние источники угроз скрыты в инфраструктуре, в устройстве подвижного состава, в скоростях движения поездов; в поведении работников, обслуживающих и сопровождающих поезда. Эти источники опасности появляются по причине ненадлежащего исполнения обязанностей сотрудниками, ответственными за выполнение своей работы по установленным правилам. Трудно представить, что нормативные правовые акты, где прописаны правила, гарантирующие безопасность, остаются без внимания или не замеченными, а все предстоящие работы на железных доро-

гах выполняются по указаниям начальников, у которых нет серьезных правовых знаний. При внимательном наблюдении можно заметить, что силы и средства, затрачиваемые на подготовку и издание нормативных правовых актов, не находят своего оправдания, так как вся работа проходит по другим правилам, которые исходят от руководителей, часто с пренебрежением относящимся к правовым ценностям.

Внешние источники опасности — это умышленные преступные деяния лиц, преследующие разные цели. Эти источники опасности могут быть значительно уменьшены, если работа правоохранительных органов будет выполняться со стремлением укрепления правопорядка на железных дорогах.

Чтобы обеспечить защищенность движения поездов от всех источников опасности, следует в длинной цепи деятельности всех работников, готовящих, обслуживающих и сопровождающих поезда, а также работников, ответственных за всю инфраструктуру, добиться такого порядка работы, при котором возможно обеспечить безопасность. Такая безопасность обеспечивается техническими нормативами и правовыми нормами. Те и другие воплощаются в практику человеком, который берет на себя обязанность исполнять конкретную работу и несет за это ответственность. Правовые нормы призваны государством к выполнению роли управления поведением человека. Каждый работник транспорта обязан знать правовые предписания и иметь волю воплощать их в свою практическую деятельность. Когда правовые нормы воплощаются в практику, тогда и наступает правовой порядок. Высокий уровень порядка обеспечивает безопасность. Безопасность — это и есть тот порядок, который гарантирует защищенность транспорта от возможных угроз.

Бытует ошибочное мнение, что для установления нужного порядка надо принять новый закон. Законов принимаем много, но уровень порядка не укрепляется. Законы часто отождествляют с правом. Игнорируется правовое знание. Часто право подменяют указаниями начальника. До перестройки, начавшейся в конце прошлого столетия, долгое время господствовала административно-командная система управления всеми видами деятельности, что отрицательно повлияло на формирование правового сознания людей. Начавшийся в 1990-е гг. процесс становления правовой системы России создает новые возможности для плодотворного использования всех ценностей права в становлении правопорядка, при котором все будут стремиться жить и работать по правилам, прописанным в нормативных правовых актах. Но путь к формированию устойчивого правопорядка долгий и не простой. Нам всем следует повышать уровень правовых знаний, как необходимой основы правильной оценки законов и понимания способов воплощения их в нашу повседневную жизнь, в конкретную работу при исполнении взятых на себя обязанностей.

Оценка поведения работников транспорта дает основания выявить основные причины разных правонарушений и происшествий. Среди таких

причин следует назвать следующие:

- у работника нет правовых знаний, и он не умеет дать верную оценку ни правовым нормам, ни той обстановке, в какой он находится;
- работник покорствуем начальнику, прислуживается, рабствует и действует в обход правовых норм;
- работник безответственно относится к своим обязанностям, к появлению возможных угроз не обращая внимания ни на какие правовые нормы;
- работник умышленно нарушает свои обязанности, совершая правонарушение или преступление.

Одним из серьезных недостатков в работе с кадрами является то, что из права, которое является основой деятельности сотрудников транспорта, исключают обязанности. Их понимают не как часть правовой системы, а как обособленные требования руководителей к работнику. Такой порядок укрепляет властные полномочия начальников. Важным является понимание того, что правовые знания побуждают работников к принятию решений, соответствующих предписаниям законов, и роль начальника меняется от надзирателя до истинного руководителя, настоящего управленца.

Обязанности работников транспорта — это необходимая и важная часть права. Обязанность должна пониматься как необходимость выполнения своей деятельности по правилам тех предписаний, которые выражены в правовых нормах. Обязанность предполагает ответственность работника получать правовые знания и использовать их при оценке нормативных правовых актов, требования которых необходимо воплощать в своей работе.

Субъектами транспортного права являются все сотрудники транспорта. Обязанности сотрудников составляют неотъемлемый элемент транспортного права. Обязанности — это стержень права, его мозг, голова, управляющая процессом воплощения правовых норм в практику деятельности работников транспорта. Отсутствие этого понимания приводит к тому, что обязанности прописываются по шаблону, часто устаревшему, без учета конкретной работы, без отметки ее специфики. Такая работа приводит к тому, что:

- работник осуществляет оценку законов, опираясь на уровень своего сознания, допуская возможность создания опасности движению поездов;
- искажается смысл норм права, и в основе решения возвышается воля начальника или старшего по службе, образуя предпосылки возникновения происшествя;
- устойчиво сохраняются старые привычки: одни хотят властвовать, другие покорно служить, рабствуя перед вышестоящим начальником, не осознавая вредных последствий, опасных для движения поездов.

В сегодняшних условиях роста видов источников угроз подвижному составу, пассажирам, инфраструктуре, важно понимать, что правила технической эксплуатации могут успешно воплощаться при наличии у работни-

ка достаточных правовых знаний.

Транспортное право — это комплексная отрасль права, элементами которой являются подотрасли права, другие структуры, входящие в правовую систему России, обогащенные ведомственными и корпоративными нормативными правовыми актами, отражающими особенности и специфику транспорта и составляющих его структур. Транспортное право составляет основу обеспечения всех видов безопасности на транспорте. Оно регулирует транспортные отношения и охраняет права сотрудников транспорта и всех, кто пользуется услугами транспорта. Эта отрасль права сопутствует применению всех форм юридической ответственности, которые призваны защищать правопорядок.

Сложная система транспортного права требует глубокого ее изучения. Знания транспортного права нужны не только юристам по должности, но и всем сотрудникам транспорта, в той части, где по их обязанностям требуется оценка правовых норм, подлежащих воплощению в практическую деятельность.

В систему транспортного образования следует включить структуры, способные готовить новые образовательные программы, обеспечивающие глубокое изучение транспортного права.

Для установления высокого уровня правопорядка, обеспечивающего безопасность движения поездов, требуется постоянное совершенствование транспортного права и его изучение. Это станет возможным, когда будут созданы условия к формированию образовательных программ по новой специальности «Правовое обеспечение транспортной деятельности», что позволит обеспечить подготовку высококвалифицированных специалистов с правовыми знаниями для всех структур транспортного комплекса.

В Юридическом институте МИИТ на правовых кафедрах, и прежде всего на кафедре транспортного права, проводится большая научная работа по развитию транспортного права, оно воплощается в монографиях, учебниках и других учебных материалах. Только за последний год изданы новые монографии, в том числе и монографическая работа «Теория транспортного права», учебник «Транспортное право», и многие другие издания, способствующие получению прочных правовых знаний.

Юридический институт уделяет большое внимание методической работе, способствующей развитию учебного процесса по освоению права и привитию необходимого уровня правового знания. Готовятся образовательные программы высшего образования, программы дополнительного образования.

Мы замечаем, а практические работники чувствуют, как необходимы им правовые знания в своей деятельности. Пока не все сотрудники транспорта ощущают потребность правового знания в своей деятельности, ошибочно полагая, что без них можно обойтись. Отсутствие правового знания ведет к тому, что работник изыскивает другой, неправовой поря-

док своей работы, что ведет к падению производительности труда, к совершению противоправных деяний и к подрыву доверия к транспортным структурам.

Для повышения правовой культуры на транспорте и обеспечения подготовки грамотных специалистов Юридический институт МИИТ предложил принять новый стандарт: «Правовое обеспечение транспортной деятельности». Стандарт предполагает возможность формирования новых образовательных программ высшего образования для подготовки специалистов, ориентированных на специфику всего транспортного комплекса. Для обеспечения безопасной и привлекательной работы видов транспорта необходимы не только хорошие юристы, глубоко понимающие особенности транспортного комплекса, но остро требуются разного рода специалисты с правовыми знаниями высокого уровня. Такие специалисты нужны в сфере управления и обеспечения всех видов безопасности, в том числе и таких, как безопасность движения поездов, промышленная безопасность, экологическая безопасность, информационная безопасность, экономическая безопасность и в других видах; в подразделениях по управлению интеллектуальной собственностью; в подразделениях охраны труда; в подразделениях по управлению и распоряжению имуществом; в подразделениях, организующих перевозки грузов, багажа, пассажиров; в подразделениях инвестиционной, финансовой деятельности и во многих других подразделениях, где нужны правовые знания, ориентированные на специфику транспортной деятельности и на особенности тех объектов, где специалисты трудятся. Подготовка специалистов с правовыми знаниями, основу которых составляет транспортное право, значительно повысит дисциплину труда, укрепит все виды безопасности на транспорте, обеспечит высокий уровень правового порядка, обеспечивающего достойное выполнение задач, стоящих перед транспортом.

Новый стандарт позволит готовить квалифицированных юристов с глубоким пониманием всех особенностей транспортной деятельности, а также обеспечит подготовку широкого круга специалистов с правовым знанием, востребованных во всех подразделениях транспортной системы.

В целях подготовки специалистов высокой квалификации Юридический институт МИИТа предлагает включить транспортное право в Номенклатуру научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени. Юридический институт МИИТа готов подготовить пакет всех соответствующих документов. Проект паспорта научной специальности, в части касающейся транспортного права, Юридическим институтом МИИТ уже подготовлен. Эти предложения следует обсудить и включить в решения конференции, которая подтвердит необходимость названных мер.

Кроме всего, считаю необходимым указать в решении конференции необходимость вносить в ежегодные научные исследования темы транспортного права, как основного инструмента правовой охраны безопасности движения поездов. Актуальность этой проблемы возрастает, когда

идет процесс внедрения скоростного и высокоскоростного сообщения с использованием подвижного состава нового поколения. Мы, правоведаы, видим и чувствуем потребность в новых научных разработках по созданию надежных гарантий, охраняющих и защищающих высокоскоростное движение от возможных угроз, обеспечивающих устойчивую безопасность на железнодорожном транспорте.

Участие в конференции по обеспечению безопасности движения поездов правоведаов, осмысливших специфику транспорта положило начало развитию новых методик внедрения правовых ценностей в совершенствование, развитие и функционирование всего транспортного комплекса, что будет служить укреплению безопасности и повышению привлекательности транспорта.

УДК 343.346.1

© Суденко В. Е.

— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовно-правовые дисциплины»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

ТРАНСПОРТНЫЕ ПРЕСТУПЛЕНИЯ: ОСОБЕННОСТИ КВАЛИФИКАЦИИ

Аннотация. В статье с уголовно-правовых позиций анализируются преступления, посягающие на безопасность объектов транспортной инфраструктуры; рассматриваются проблемные вопросы, возникающие при их квалификации, и приводится авторское видение их решения, объекта транспортных преступлений, определение их преступности и наказуемости; соотношение объекта преступления и преступности общественно опасных деяний, посягающих на безопасность транспортной инфраструктуры.

Ключевые слова: преступление, транспортные преступления, транспортная сфера, бланкетность диспозиции, непосредственный объект, квалификация по второму объекту преступления.

© Sudenko V.

— candidate of legal sciences, associate professor,
professor of «Criminal legal disciplines»
of Law Institute of the Moscow state university of railway engineering

VEHICLE CRIME: CHARACTERISTICS QUALIFICATIONS

Abstract. In the article from the criminal law standpoint analyzes the crimes encroaching on safety of objects of transport infrastructure; considers some problematic issues arising from their qualifications and provides the author's vision of their solution, transport of the object of crime, definition of crime and criminality; the ratio of the object of crime and crime socially dangerous acts encroaching on safety of transport infrastructure.

Keywords: crime, cargo crime, cargo area, blanket dispositions, the direct object the qualification for the second object of the crime.

Говоря о транспортных преступлениях, отметим, что под таковыми нами понимаются виновно совершенные, запрещенные Уголовным кодексом Российской Федерации (далее — УК РФ) общественно опасные деяния, непосредственно связанные с движением и (или) эксплуатацией транс-

порта либо направленные против безопасности движения транспорта или его нормальной эксплуатации. Такие преступления посягают на интересы объектов соответствующей транспортной инфраструктуры, и законодатель включил их в гл. 27 Особенной части УК РФ — «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта». Указанные преступления могут посягать почти на все отрасли транспорта — на железнодорожный, автомобильный, воздушный, внутренний водный, морской, а также на метрополитен. С учетом сказанного и определяется важность правильной в соответствии с уголовным и уголовно-процессуальным законодательством квалификации таких общественно опасных деяний.



Ведущее место в транспортной системе, несомненно, занимают российские железные дороги, которые обеспечивают основные объемы перевозок грузов и пассажиров, что объективно предопределено огромными территориальными просторами нашей страны, недостаточно развитой автодорожной сетью (если не сказать ее отсут-

ствием во всех регионах зауральской части России), непомерными ценами на авиаперевозки с ликвидацией большинства мелких аэропортов, существовавших в СССР, а также невозможностью перевозок по внутренним водным путям в зимнее время, которое в восточной части страны может длиться намного больше половины года.

Сказанное обуславливает особое внимание к железнодорожному транспорту.

К сожалению, на объектах транспорта, в том числе железнодорожного, совершаются почти все преступления, предусмотренные российским уголовным законодательством, от самых тривиальных хищений до преступлений против общественной безопасности, общественного порядка и государственной власти.

Попытаемся рассмотреть особенности квалификации общественно опасных деяний, предусмотренных ст. 263—271.1 УК РФ. Названные статьи содержат свыше 30 уголовно-правовых норм, устанавливающих уголовную ответственность за преступления, посягающие на безопасность движения транспорта и эксплуатацию объектов транспортной инфраструктуры.

Рассматриваемые нами транспортные преступления имеют свои особенности, к которым мы относим следующие: наличие, как правило, двух объектов преступного посягательства, двух общественно опасных деяний,

двух форм вины, а также законодательное конструирование диспозиций уголовно-правовых норм по типу бланкетных.

Последнее (бланкетность диспозиций) требует от правоприменителей (дознавателей, следователей, прокуроров и суда) использования при квалификации содеянного довольно значительного количества иных нормативных правовых актов — законов, постановлений, уставов, инструкций, положений и других документов, которые регулируют деятельность конкретного объекта транспортной инфраструктуры. Только изучение и применение положений, содержащихся в указанных нормативных актах, позволяет определить, что именно нарушило данное лицо и в чем заключается это нарушение.

Все перечисленное требует от правоприменителей при разрешении возникающих затруднений в квалификации содеянного использования специальных познаний о состоянии и функционировании конкретной отрасли транспортной инфраструктуры и ее нормативном регулировании. По нашему мнению, наиболее успешно могут разрешить эти проблемы только такие специалисты, которые обладают не только хорошими юридическими знаниями и навыками их применения, но и владеют познаниями в той отрасли транспортной инфраструктуры, с которой им приходится сталкиваться при выполнении своих профессиональных обязанностей. В связи с тем, что транспортная инфраструктура довольно разветвлена и включает самые различные отрасли, овладеть их специфическими особенностями одному человеку вряд ли возможно. В связи с этим необходимо создание единого банка данных о специалистах и экспертах различных служб транспортной отрасли, научных и учебных учреждений, которые могут быть привлечены для консультаций и проведения исследований и экспертиз при расследовании транспортных преступлений.

Помимо бланкетности диспозиций норм транспортных преступлений имеются и другие весьма специфические особенности в квалификации общественно опасных деяний, посягающих на безопасность движения и эксплуатации транспорта. Немаловажной особенностью является наличие в подавляющем большинстве транспортных преступлений сложных объектов или, как пишут многие авторы, двух объектов¹. Раскрывая понятие и содержание двух объектов, авторы весьма большого количества учебников по Особенной части уголовного права при анализе преступлений, подобных транспортным, говорят о наличии в подобных преступлениях основного и дополнительного объектов. При этом в качестве основного непосредственного объекта они называют «общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации ... транспорта», поскольку они совпадают с родовым объектом этих преступлений, которым являются опять же общественные отношения, обеспечивающие об-

¹ Кузнецова Н. Ф. Проблемы квалификации преступлений : лекции по спецкурсу «Основы квалификации преступлений». М., 2007. С. 300—304.

ществленную безопасность и общественный порядок. Дополнительным же непосредственным объектом в основных составах выступает здоровье человека, в квалифицированных — жизнь человека, в особо квалифицированных — жизнь двух или более лиц¹.

Здесь возникают вопросы: а разве общественную безопасность и общественный порядок обеспечивает не государство путем функционирования его специально существующих государственных органов, а общественные отношения? С каких пор здоровье и жизнь человека стали второстепенными в их охране?

Считаем, что и здоровье людей, и их жизнь, как данные им природой, но не общественными отношениями, никогда не могут выступать в качестве дополнительного объекта к другому, якобы основному объекту. Это напрямую относится и к транспортным преступлениям, одним из объектов которых являются интересы транспортной инфраструктуры. Статья 2 Конституции РФ провозглашает, что человек, его права и свободы являются высшей ценностью. Среди задач УК РФ, называемых в ч. 1 ст. 2, на первом месте также стоит охрана прав и свобод человека и гражданина, а уж на последующих местах — охрана интересов собственников, интересы общественного порядка, общественной безопасности и т.д.

С учетом сказанного квалификация нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена по ч. 1 ст. 263 УК РФ вряд ли укладывается в понятие состава, имеющего в качестве основного объекта интересы соответствующей транспортной структуры, а дополнительным к основному объекту в виде здоровья как данного человеку блага.

Если совершены те же деяния, которые повлекли по неосторожности смерть человека, то по глубококому нашему убеждению, не только неправомерно, но и этически вряд ли корректно ставить жизнь человека, как высшую человеческую ценность, на второе место по значимости после охраняемых уголовным законом интересов. Таким образом, если следовать мнению указанных выше и других авторов, жизнь или здоровье человека отодвигаются на второй план, что вряд ли корректно и справедливо.

Интересы человека (и гражданина) в части обеспечения неприкосновенности его жизни и здоровья, — бесспорно, высшая ценность любого государства, в том числе и Российской Федерации, любого человеческого общества.

Итак, несмотря на то что такой объект транспортного преступления, как жизнь и здоровье, не совпадает с родовым объектом, именно он явля-

¹ См.: Малков В. П. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Уголовное право России. Часть Особенная / отв. ред. Л. Л. Кругликов. М., 2005. С. 612—613; Кужииков В. Н., Голубов И. И. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта // Уголовное право. Общая и Особенная части : учебник / под ред. Н. Г. Кадникова. М. : Книжный мир, 2007. С. 642, 646 и др.

ется определяющим при установлении преступности и наказуемости того или иного транспортного преступления. Если здоровью человека не будет причинен тяжкий вред либо не будет причинена смерть потерпевшему, то не будет и оснований говорить о преступности данных деяний. И только три уголовно-правовые нормы (ч. 1 ст. 263, ч. 1 ст. 263.1 и ч. 1 ст. 267 УК РФ) о транспортных преступлениях наряду с тяжким вредом здоровью человека указывают такое последствие, как причинение крупного ущерба той или иной структуре транспортной системы.

Никогда не может быть субсидиарным, дополнительным к любому другому объекту преступления жизнь и здоровье человека, потерпевшего от транспортного преступления, это самостоятельный, основной объект, которому причиняется вред и который определяет преступность и наказуемость содеянного.

Итак, рассматривая объект транспортных преступлений, отметим, что только указанные в соответствующей статье последствия — тяжкий вред здоровью или смерть человека как следствие совершения того или иного общественно опасного деяния, посягающего на транспортную безопасность, во многих случаях (ч. 2 и 3 ст. 263, такие же части ст. 263.1, 266, ч. 2 и 3 ст. 267, ст. 268 УК РФ) определяют их преступность и уголовную наказуемость. Без причинения вреда здоровью или без наступления смерти одного или нескольких человек, как последствий данных общественно опасных деяний, в принципе не может быть и речи об их преступности (за исключением указанных выше трех случаев), несмотря на то что интересам определенной структуры транспортной системы причинен вред в результате нарушения правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена. Иными словами, если основным непосредственным объектом считать указанные интересы, совпадающие с родовым объектом этих преступлений, то такие деяния были бы преступными даже без причинения вреда здоровью и жизни человека. Однако отечественный законодатель не пошел по этому пути.

В заключение отметим, что в подобных случаях следует говорить не о преступлениях с двумя — основным и дополнительным — объектами, а о преступлениях, квалифицированных вторым более тяжким последствием, когда в «дело вступает» то, что некоторые ученые и авторы называют вторым объектом.

Далее следует отметить, что между содержанием общественно опасных последствий и объектом преступления имеется необходимая, неразрывная взаимосвязь, так как нет и быть не может объекта преступления, которому не причинялся бы вред. Структура и содержание общественно опасных последствий преступления зависит от содержания и структуры его объекта. Если объект имеет сложно-комплексный характер, то и ущерб ему причиняется адекватно сложный. В простых преступлениях, соответственно, и объекты простые, это может быть жизнь человека при убий-

стве, интересы собственника или законного владельца при хищении и т.д.

Сложные объекты включают несколько видов интересов личности, организации, общества, государства, которые включены в систему непосредственного объекта и которые могут быть нарушены все сразу (например, при разбойном нападении — ст. 162 УК РФ, пиратстве — ст. 227 УК РФ др.) или альтернативно (незаконное предпринимательство, причинившее крупный ущерб гражданам, организациям или государству, с одной стороны, и аналогичное предпринимательство, сопряженное с извлечением дохода в крупном размере, с другой, — ст. 171 УК РФ). При наличии сложно-альтернативных объектов предполагается и сложно-альтернативный причиняемый им ущерб.

Транспортными преступлениями вред причиняется не только конкретной транспортной структуре, но и отдельному человеку или нескольким лицам, т.е. здесь мы видим причиненный преступным деянием сложно-альтернативный ущерб. И здесь опять же вряд ли корректно вести речь о дополнительном либо факультативном объекте. Нормальное функционирование транспортной системы страны неизбежно прямо или косвенно включает в себя интересы граждан, ради которых эта система функционирует. При этом все транспортные преступления — есть сложные общественно опасные деяния с альтернативными последствиями, причиняющими вред и интересам граждан, и интересам нормальной деятельности определенной структуры транспортной системы и, в конечном итоге, всей транспортной системе. В данном случае мы наблюдаем альтернативность и разнообразие ущерба (вреда) причиняемого транспортными преступлениями: имущественный ущерб транспортной организации, вред здоровью человека или его жизни.

Таковы краткие рассуждения относительно особенностей квалификации транспортных преступлений, которые в той или иной степени были нами рассмотрены ранее¹.

¹ См.: Суденко В. Е. Транспортные преступления и их анализ // Мир транспорта. Федеральный научный рецензируемый журнал Московского государственного университета путей сообщения — МИИТ. 2013. № 4 (48). С. 170—174; *Его же*. Транспортные преступления и преступления, совершаемые на транспорте // Транспортное право и безопасность. 2016. № 8 (8). С. 44—55; *Его же*. Проблемы квалификации транспортных преступлений // Транспортное право // Практическое и информационное издание. Издательская группа «Юрист». 2012. № 3 и др.

УДК 343.346.2:343.985.4

© **Корякин А. В.**

— капитан полиции, аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

**О НЕКОТОРЫХ ОСОБЕННОСТЯХ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЯ,
ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 263.1 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ (НАРУШЕНИЕ ТРЕБОВАНИЙ
В СФЕРЕ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ)**

Аннотация. В статье на основе криминологической характеристики преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, рассматриваются особенности осуществления следственных действий при расследовании нарушений требований в сфере транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортная безопасность; требования в сфере транспортной безопасности; дознание; предварительное следствие; транспортные преступления.

© **Koryakin A.**

— police captain, graduate of Law Institute
of the Moscow state university of railway engineering

**ON SOME PECULIARITIES OF THE INVESTIGATION
OF THE CRIME PROVIDED BY ARTICLE 263.1 OF THE CRIMINAL CODE
(VIOLATION OF REQUIREMENTS
IN THE SPHERE OF TRANSPORT SECURITY)**

Abstract. In article on the basis of the criminological characteristics of the crime provided by article 263.1 of the criminal code, considers the features of implementation of investigative actions in the investigation of violations of the requirements in the sphere of transport security.

Keywords: transport safety; requirements in the field of transport security; inquiry; preliminary investigation; transport crimes.

Любое преступление, предусмотренное УК РФ, имеет свои отличительные признаки и особенности, которые определяют специфику осуществления следственных действий по тому или иному их виду. В полной мере это относится и к рассматриваемому нами преступлению, предусмотренному ст. 263.1 УК РФ (нарушение требований в сфере транспортной безопасности).

Непосредственным объектом данного преступного деяния выступают общественные отношения по обеспечению *транспортной безопасности*, которая согласно п. 10 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» представляет собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В свою очередь *акт незаконного вмешательства* трактуется указанным законодательным актом как противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий.

Деяния, покушающиеся на установленный порядок обеспечения транспортной безопасности, были криминализованы Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности», в соответствии с которым УК РФ пополнилась рассматриваемой ст. 263.1, предусматривающей уголовную ответственность за нарушение требований в области транспортной безопасности. Обеспечение транспортной безопасности характеризуется законодателем как реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства.

Под соблюдением требований транспортной безопасности понимается выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством РФ (п. 1.2. ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»). Соблюдение требований транспортной безопасности в данном контексте предполагает обязанность пассажира или иного лица, находящегося на объекте транспортной инфраструктуры или в транспортном средстве, следовать установленным правилам, например, не проносить и не провозить запрещенные на конкретном виде транспорта предметы и вещества, не заходить без соответствующего разрешения (в некоторых случаях и досмотра) в зоны безопасности, а также подчиняться режиму пребывания и поведения в указанных зонах.

Таким образом, объектом преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ, выступают общественные отношения, направленные на обеспечение выполнения регламентированных нормативными правовыми актами мер по предупреждению и недопущению совершения актов незаконного вмешательства, а также минимизации их последствий. Именно такое понимание объекта рассматриваемого преступления позволяет понять его суть и отграничить данный состав от иных преступлений, совершаемых в сфере

функционирования транспорта¹. Это также позволяет выявить особенности осуществления следственных действий в данной сфере.

Исходя из целей законодательства о транспортной безопасности, в научных исследованиях содержится обоснованный вывод о том, что объектом уголовно-правовой охраны ст. 263.1 УК РФ является устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, состояние защищенности интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства². При определении источников угрозы транспортной безопасности С. В. Проценко объединяет их в две группы:

— *первая группа* — внутренние угрозы транспортной безопасности (формируются в пределах транспортной отрасли, преимущественно технического, экологического, террористического, информационного характера, а также, и в особенности, в связи с человеческим фактором в системе «человек — машина — среда»);

— *вторая группа* — внешние угрозы транспортной безопасности (экономическая и национальная безопасность России в глобализирующихся мировом экономическом и геополитическом пространствах)³.

Субъективная сторона рассматриваемого преступления проявляется в форме неосторожности. Лицо, не исполняя требования по обеспечению транспортной безопасности, не предвидит возможности наступления в результате этого общественно опасных последствий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должно было и могло предвидеть эти последствия (небрежность); либо предвидит возможность наступления общественно опасных последствий необеспечения соблюдения требований, но без достаточных к тому оснований самонадеянно рассчитывает на предотвращение этих последствий.

Субъект преступления в данном случае специальный: это лицо, на которое непосредственно возложены обязанности обеспечивать исполнение требований транспортной безопасности. Более того, некоторые авторы отмечают, что такое лицо должно быть назначено собственником объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства (представителем собственника)⁴. Таковыми являются работники подразделений

¹ Козун А. В. Место нарушения требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации) в системе норм уголовного законодательства и вопросы совершенствования состава преступления // Российский следователь. 2016. № 11. С. 32; Кузнецов М. П. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности // Российский юридический журнал. 2012. № 6. С. 21

² Пикуров Н. Новое в уголовно-правовой охране транспортной безопасности // Уголовное право. 2014. № 3. С. 56.

³ Проценко С. В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция. 2010. № 8. С. 40.

⁴ Шабунина А. Н., Горев Е. Д. Специфика уголовной ответственности за необеспечение транспортной безопасности // Уголовный процесс. 2011. № 11. С. 42.

транспортной безопасности, к которым относятся осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с субъектом транспортной инфраструктуры) подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта и (или) аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица.

Из приведенной выше криминологической характеристики преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ (нарушение требований в сфере транспортной безопасности), можно сформулировать особенности расследования данного преступного деяния.

Во-первых, учитывая, что субъект данного вида преступления является в большинстве случаев специальным, т.е. таковыми являются лица, обязанные в силу своих служебных (должностных) обязанностей заниматься обеспечением транспортной безопасности, обязательным элементом расследования является проверка законности допуска этих лиц к данной деятельности, а также соблюдение процедур разрешительной, контрольной и юрисдикционной деятельности государственных и негосударственных органов и организаций, уполномоченных в сфере обеспечения транспортной безопасности. При этом следователь (дознаватель), а в последующем и суд должны давать оценку действий этих лиц на предмет их соответствия нормам не только федерального законодательства, но и ведомственных актов. В. Е. Суденко, анализируя вопрос квалификации транспортных преступлений, справедливо указывает, что «для установления преступности и наказуемости таких деяний необходимо обращаться к огромному массиву других федеральных законов, нормативных правовых актов и даже ведомственных инструкций, положений, уставов и т.п.»¹. Все это предопределяет необходимость высокого уровня специальной подготовки следователей, поскольку они должны сами хорошо изучить эти требования.

Во-вторых, основной целью поиска и сбора доказательств следователем является установление причинно-следственной связи между деянием в виде необеспечения требований транспортной безопасности и негативными последствиями, указанными в диспозиции ст. 263.1 УК РФ. Как указывается в научной литературе связь между необеспечением требований транспортной безопасности и актом незаконного вмешательства в деятельность транспортной инфраструктуры может иметь две формы:

1) лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности, игнорирует требования нормативных правовых актов, тем самым создавая условия или облегчая совершение третьим лицом акта незаконного вмешательства, в том числе носящего характер террористического (например, не обеспечивает соблюдение требований по обустройству периметровой

¹ Суденко В. Е. Проблемы квалификации транспортных преступлений // Транспортное право. 2012. № 3. С. 43.

территории аэропорта или по организации предполетного досмотра);

2) лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности, игнорируя требования нормативных правовых актов, создает условия для наступления более тяжких последствий акта незаконного вмешательства (в частности, не обеспечивает своевременное информирование правоохранительных органов и специальных служб о совершении акта незаконного вмешательства)¹.

Именно выявление указанной причинно-следственной связи составляет основной предмет деятельности по расследованию данного преступления

В-третьих, в связи с тем, что наряду с указанным выше специальным субъектом требования в сфере транспортной безопасности могут нарушаться и иными лицами, в частности, пользователями транспортными услугами, в ходе осуществления дознания и предварительного следствия должны осуществляться следственные действия в отношении широкого круга лиц, причастных к совершенному акту незаконного вмешательства. Если подозреваемых работников транспортных организаций, отвечающих за обеспечение транспортной безопасности можно выявить сравнительно легко, то ввиду большого пассажиропотока выявление иных лиц, причастных к преступлению, — это довольно трудоемкий процесс, требующий применения специальных приемов и средств оперативно-разыскной деятельности.

В-четвертых, квалифицирующими признаками рассматриваемого преступления являются: совершение деяния группой лиц по предварительному сговору; совершение данного деяния организованной группой. Данная норма уголовного закона предусматривает обязательность выявления в ходе дознания и предварительного следствия не только непосредственных исполнителей преступления, но и всех возможных его соучастников.

В-пятых, учитывая, что в качестве вредных последствий преступления против транспортной безопасности ст. 263.1 УК РФ предусматривает наступление смерти одного или более лиц, тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба², в ходе дознания, предварительного и судебного следствия необходимо доказать степень тяжести вреда, причиненного потерпевшим в результате преступления, а также размер причиненного материального ущерба. Это потребует проведения в ходе расследования различного рода экспертиз.

Таким образом, расследование преступления, предусмотренного ст. 263.1 УК РФ (нарушение требований в сфере транспортной безопасности), имеет явно выраженную специфику, что требует от субъектов следственной деятельности высокого уровня профессионализма и специальной подготовки.

¹ Кузнецов М. П. Указ. соч. С. 24.

² Согласно примечанию к данной статье крупным признается ущерб, сумма которого превышает 1 млн руб.

Литература

1. Козун, А. В. Место нарушения требований в области транспортной безопасности (ст. 263.1 Уголовного кодекса Российской Федерации) в системе норм уголовного законодательства и вопросы совершенствования состава преступления / А. В. Козун // Российский следователь. — 2016. — № 11.

2. Кузнецов, М. П. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности / М. П. Кузнецов // Российский юридический журнал. — 2012. — № 6.

3. Пикуров, Н. Новое в уголовно-правовой охране транспортной безопасности / Н. Пикуров // Уголовное право. — 2014. — № 3.

4. Проценко, С. В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации / С. В. Проценко // Российская юстиция. — 2010. — № 8.

5. Суденко, В. Е. Проблемы квалификации транспортных преступлений / В. Е. Суденко // Транспортное право. — 2012. — № 3.

6. Шабунина, А. Н. Специфика уголовной ответственности за необеспечение транспортной безопасности / А. Н. Шабунина, Е. Д. Горев // Уголовный процесс. — 2011. — № 11.

УДК 656.2.073 (075.8)

© Гаращук О. А.

— аспирант Юридического института Московского государственного университета путей сообщений Императора Николая II,
старший юрист Юридической фирмы RS ADVISERS LP
olga_garaschuk@mail.ru

ПРАВОВЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ПЕРЕВОЗОК ОПАСНЫХ ГРУЗОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Аннотация. Статья содержит анализ существующих правовых норм российского и международного права, регулирующих вопросы перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом, а также предложения по совершенствованию нормативно-правовой базы и законопроектным инициативам. Автор выделяет пять проблем, комплексное решение которых будет способствовать развитию национального законодательства в области транспортной безопасности и перевозок опасных грузов по железной дороге.

Ключевые слова: транспортная безопасность; опасные грузы; условия соблюдения безопасности; характеристики груза; железнодорожный транспорт; международное транспортное право.

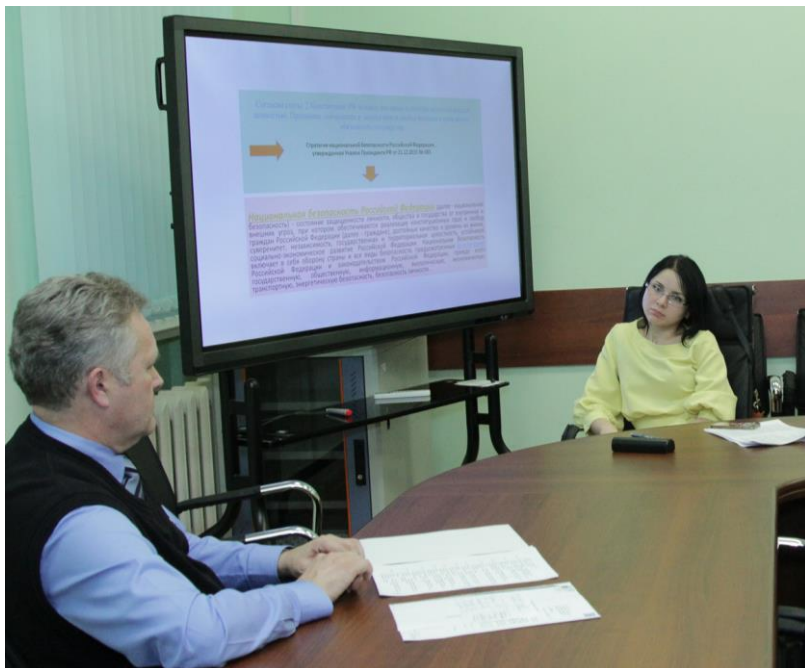
© Garaschuk O.

— postgraduate Law Institute
of the Moscow state university of railway engineering,
senior lawyer of the RS ADVISERS Law firm, LP
olga_garaschuk@mail.ru

LEGAL PROBLEMS AT PROVIDING TRANSPORT SAFETY OF DANGEROUS GOODS BY RAIL

Abstract. The article contains the analysis of active legal provisions of the Russian and international legislation that regulate rail transportation of dangerous goods and provides suggestions on accomplishment of the statutory and regulatory database and law project proposals. The author indicates five problems complex solution of which would promote the development of the national legislation in the sphere of transport safety and transportation of dangerous goods by rail.

Keywords: transport safety; dangerous goods; safety conditions; characteristics of goods; rai; international transport law.



Перевозки опасных грузов любым видом транспорта представляют собой самостоятельный предмет правового регулирования. Данный процесс напрямую связан с обеспечением безопасности на транспорте, что является важным направлением развития и совершенствования как российского, так и международного законодательства.

Безопасность на федеральном железнодорожном

транспортном — обеспечение требований безопасности движения, охраны труда и экологической безопасности (п. 3.37 Правил Системы сертификации на федеральном железнодорожном транспорте Российской Федерации. Основные положения П ССФЖТ 01-96, утвержденных указанием МПС России от 12 ноября 1996 г. № 166у). Как будет указано ниже, понятие «опасный груз» напрямую соответствует порядку исполнения указанных требований. Между тем, несмотря на кажущуюся прозрачность вопроса, существует ряд проблем на уровне законодательства, связанных с правовым регулированием перевозок опасных грузов

Проблема первая — определение опасного груза и трудности квалификации. Понятия «груз» и «опасный груз» в законодательстве имеют широкое значение. Применительно к перевозкам, осуществляемым железнодорожным транспортом, они сформулированы в ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» (далее — УЖТ РФ) следующим образом:

— груз — объект (в том числе изделия, предметы, полезные ископаемые, материалы, сырье, отходы производства и потребления), принятый в установленном порядке для перевозки в грузовых вагонах, контейнерах;

— опасный груз — груз, который в силу присущих ему свойств при определенных условиях при перевозке, выполнении маневровых, погрузочно-разгрузочных работ и хранении может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения технических средств, устройств, оборудования и других объектов железнодорожного транспорта и третьих лиц, а также причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде.

Исходя из изложенного, можно сделать вывод, что груз:

— это объект определенного рода (1);

— объект принят в установленном порядке для перевозки (2);

— перевозка должна осуществляться в грузовых вагонах и контейнерах (3).

В отношении опасного груза также определены дополнительные характеристики при его квалификации:

— существование условий, которые могут повлиять на состояние груза и перевести его в категорию опасных (4);

— присутствие свойств у груза, в результате чего он может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения в ходе проведения особых видов работ, характерных для железнодорожного транспорта (5);

— потенциальная возможность нанести вред техническим средствам, устройствам, оборудованию и другим объектам железнодорожного транспорта и третьих лиц, гражданам и окружающей среде (6).

Исходя из указанных определений, вопросы в отношении квалификации груза как опасного могут быть следующие.

1. Что представляет собой опасный груз как объект? Является ли он объектом гражданского права, свободным или ограниченным в обороте (ст. 129 Гражданского кодекса Российской Федерации, далее — ГК РФ)?

2. В случае если груз принят для перевозки не в установленном порядке (с нарушением порядка), а равно как и для перевозки не в грузовых вагонах или контейнерах, может ли он рассматриваться как опасный груз?

3. Каков перечень условий, которые могут повлиять на состояние груза и перевести его в категорию опасных?

4. Каковы должны быть свойства груза, в результате чего он может стать причиной взрыва, пожара, химического или иного вида заражения либо повреждения в ходе проведения особых видов работ, характерных для железнодорожного транспорта?

Казалось бы, попытка дословной трактовки закона излишняя и абсурдная. Между тем уже на стадии определения понятия «опасный груз» и составления перечня критериев, по которым груз будет отнесен к опасным, возникает неопределенность, которая в дальнейшем может привести к грубейшим ошибкам не только в правовом, но и в фактическом применении.

Так, основными документами, регулирующими порядок перевозки опасных грузов железнодорожным транспортом, являются:

— УЖТ РФ;

— решение Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710 «О принятии технических регламентов Таможенного союза “О безопасности железнодорожного подвижного состава”, “О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта” и “О безопасности инфраструктуры железнодорожного транспорта”»;

— Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, утвержденные постановлением Госгортехнадзора России от 16 августа 1994 г. № 50 (далее — Правила № 50);

— Правила безопасности и порядок ликвидации аварийных ситуаций с опасными грузами при перевозке их по железным дорогам, утвержденные МЧС России 31 октября 1996 г. № 9/733/3-2, от 25 ноября 1996 г. № ЦМ-407 (далее — Правила безопасности);

— приказ Министра обороны РФ от 23 августа 1997 г. № 321 «Об охране и сопровождении воинских грузов при их перевозке железнодорожным, морским и речным транспортом»;

— Правила перевозок опасных грузов, содержащиеся в приложении 2 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС).

Некоторые документы предоставляют свои трактовки понятия «опасный груз» в дополнение к указанному в УЖТ РФ.

В соответствии с приложением 1 к Правилам № 50 опасные грузы — вещества, материалы, изделия и опасные отходы, которые в силу присущих им свойств и особенностей могут при перевозке создать угрозу для жизни и здоровья людей, нанести вред окружающей среде, привести к повреждению и (или) уничтожению материальных ценностей.

Согласно приложению 1 к Правилам безопасности опасные грузы — вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых в транспортном процессе может привести к гибели или заболеванию людей и животных, а также к взрыву, пожару, повреждению сооружений и транспортных средств, отнесение к которым основано на соответствующих классификационных показателях и критериях (ГОСТ 19433).

Для различных видов транспорта понятие «опасного груза» отличается. Это объясняется больше спецификой вида транспорта, характером операций при осуществлении перевозки (приемка, разгрузка и т.п.) и иных сопутствующих услуг, нежели физическими свойствами груза как материального объекта. Данный вывод подтверждается основными федеральными законами, устанавливающими условия и порядок применения уголовной и административной ответственности — Кодексом об административных правонарушениях Российской Федерации (КоАП РФ) и Уголовным кодексом Российской Федерации (УК РФ).

Объективная сторона категории преступлений, связанных с транспортировкой опасных грузов, — общественные отношения в сфере безопасности на транспорте (основное), а также здоровье и охрана интересов человека (дополнительное). Для наступления уголовной ответственности за совершение указанных противоправных действий как за преступление в них должен быть обнаружен полный состав преступления, оно должно быть оконченным. Уголовная ответственность за неоконченные преступления в форме приготовления наступает только за тяжкие и особо тяжкие преступления (ст. 30 УК РФ), для которых субъективная сторона преступления — умысел (ч. 4, 5 ст. 15 УК РФ). Основная категория преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта содержится в гл. 27 УК РФ. Как следует из формулировок составов, принципиальное зна-

чение имеет наступление негативных последствий в виде причинения тяжкого вреда здоровью или крупного ущерба вследствие нарушения правил эксплуатации транспорта, нарушения правил безопасности. В случае если таких последствий нет, уголовная ответственность не наступает. Следовательно, можно рассчитывать лишь на применение мер административной ответственности (гл. 11 КоАП РФ), основная используемая мера наказания по которым — административный штраф, а также гражданско-правовой (при наличии соответствующих оснований). Между тем, принимая во внимание, что в процессе перевозки грузов задействовано множество лиц, риск причинения крупного ущерба довольно велик, равно как и причинение вреда окружающей среде, целесообразнее было бы предусмотреть отдельные составы преступлений за нарушение правил перевозки именно опасных грузов, в особенности отдельных положений правил, которые устанавливают значимые условия.

Следующий критерий для отнесения груза к категории опасных — порядок его приемки и перевозки. Согласно определению УЖТ РФ опасный груз должен быть передан к перевозке в специально установленном порядке, а перевозка должна быть осуществлена в грузовых вагонах или контейнерах. Отсюда возникает вопрос: если порядок приемки опасного груза нарушен, сам груз перестает относиться к категории опасных, и соответствующие положения закона в отношении него не действуют? Очевидно, что это не так. Таким образом, соответствующую формулировку необходимо признать как минимум неудачной.

Как уже отмечалось, исходя из анализа действующего законодательства, можно сделать вывод, что суть вопроса правового регулирования опасных грузов заключается не столько в рассмотрении его особых свойств, сколько в риске возникновения потенциальных негативных последствий при их транспортировке и совершении с ними иных манипуляций на транспорте. Законодатель не определяет исчерпывающий перечень свойств самого груза, а также условий, которые могут перенести груз в категорию опасных. Между тем все-таки более удачной хотелось бы признать формулировку в Конвенции ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов («Роттердамские правила»), заключенной в г. Нью-Йорке 11 декабря 2008 г. (Россия не участвует). Статья 32 указанных Правил гласит: «Если груз в силу своих свойств или характера представляет собой или, как можно разумно предположить, по всей вероятности, станет представлять собой опасность для людей, имущества или окружающей среды...». Данное положение относительно сдачи к перевозке опасных грузов является более широким по сравнению с положениями указанных нормативных документов, во многом за счет содержания в нем формулировок «как можно разумно предположить, станет представлять», «по всей вероятности». Несмотря на то что некоторые считают подобные формулировки неудачными именно по причине их обтекаемости, замечая риск возможных судебных разбирательств в отноше-

нии их абстрактного характера, зависящего от субъективного толкования заинтересованной стороны, тем не менее данная формулировка соответствует концепции привлечения внимания именно к возможным последствиям, а не к физическим свойствам груза. Свойства груза должны быть предметом контроля лиц, заинтересованных в самой перевозке (грузоотправителя и грузополучателя), а не перевозчика или владельца инфраструктуры. Основную категорию опасных грузов составляют сложные химические вещества, которые в силу тех или иных обстоятельств могут менять свои физические и химические свойства, и предугадать неспециалисту такие изменения часто затруднительно, а порой невозможно. Следовательно, создавать закрытый перечень условий, при которых груз переходит в категорию опасных, или свойств самого груза, скорее всего, вряд ли целесообразно.

Аналогичная ситуация возникает в случае, если сделать попытки создать закрытый перечень условий, при которых груз станет «опасным». Такое положение дел учитывается на практике во многих нормах технического характера. Так, к примеру, п. 3.22 «Свода правил. Станционные здания, сооружения и устройства», утвержденных приказом Минтранса России от 2 декабря 2014 г. № 331, содержит отдельную категорию «вагонов с опасными грузами». Пункт 17.10 данного свода регулирует требования, касающиеся критериев путей для такого отстоя, из чего следует, что основное внимание уделяется условиям обращения груза, а не его качественным или иным характеристикам. В уже приведенном выше понятии «опасного груза» согласно Роттердамским правилам также учитывается вероятность возникновения каких-либо существенных обстоятельств из категории непреодолимой силы, ввиду чего обращение с грузом станет представлять угрозу для жизни и здоровья людей, имущества, окружающей среды. С юридической точки зрения некая неопределенность критериев определения может повлечь возникновение споров, разбирательств. К категории опасных грузов относятся вещества, материалы, изделия, необходимые для ежедневного нормального функционирования предприятий промышленности и жизнеобеспечения людей, отказаться от их масштабного оборота невозможно.

Таким образом, для решения первой проблемы необходимо следующее:

- гармонизация национального законодательства в части квалификации понятия «опасный груз» с учетом норм международного права;
- исключение из определения «опасного груза» положений, устанавливающих необходимость квалификации груза как опасного только по факту соблюдения в отношении него формальных процедур (приоритет за фактическими обстоятельствами);
- участие в международных конвенциях, регулирующих вопросы оборота опасных грузов железнодорожным транспортом и в ходе смешанных перевозок;
- расширение перечня возможных составов преступлений и правона-

рушений, условий наступления и применимых мер ответственности за нарушение положений законодательства в части перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом.

Проблема вторая — неоднозначность юридического толкования понятия «опасный груз» и его фактического содержания. Динамичность определения.

Как уже было отмечено выше, согласно приложению 1 к Правилам безопасности опасные грузы — вещества, материалы и изделия, обладающие свойствами, проявление которых в транспортном процессе может привести к гибели или заболеваниям людей и животных, а также к взрыву, пожару, повреждению сооружений и транспортных средств, отнесение к которым основано на соответствующих классификационных показателях и критериях (ГОСТ 19433). Данное определение не противоречит указанному в УЖТ РФ, за исключением следующего: кто и в соответствии с какими правилами определяет физические характеристики объекта, которые переносят его в категорию опасных. В Правилах безопасности содержится отсылка на ГОСТ 19433. Между тем понятие «опасного груза» не может быть фиксированным, «застывшим» по причине динамичности самого состояния груза в зависимости от имеющихся у него свойств, а также условий перевозки.

ГОСТ 19433 регулирует вопросы классификации; номенклатуры показателей и критерии для отнесения грузов к опасным, а также методы определения показателей опасных грузов; условия маркировки и правила ее нанесения на грузовые единицы с опасными грузами, в том числе поставляемыми на экспорт. Конкретного списка самих опасных грузов данный ГОСТ не содержит.

Перечень веществ, которые относятся к опасным грузам, содержится в приложении 2 к Правилам перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденным Советом по железнодорожному транспорту СНГ (протокол от 5 апреля 1996 г. № 15, далее — Правила протокола № 15). С учетом статуса указанного Совета СНГ как органа, координирующего работу железнодорожного транспорта на межгосударственном уровне, статус принимаемых им документов можно рассматривать как международные договоры, обязательные для применения в Российской Федерации, в случае если она их подписала. Как указано в Правилах протокола № 15, отнесение опасных грузов к определенному классу, категории, степени опасности и группе совместимости осуществляется грузоотправителем на основе международных принципов классификации, установленных Типовыми правилами ООН (Рекомендации по перевозке опасных грузов). Данные правила подлежат постоянной корректировке, дополнению по мере развития промышленности.

Одновременно с этим перечень Правил протокола № 15 не стыкуется с внутрисекторными нормативами. Так, приложение 1 к Правилам перевозки железнодорожным транспортом грузов наливом в вагонах-

цистернах и вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума, утвержденным приказом МПС России от 18 июня 2003 г. № 25 (далее — Правила № 25), содержит алфавитный указатель грузов, перевозимых наливом в вагонах-цистернах и в вагонах бункерного типа для перевозки нефтебитума (кроме скоропортящихся), среди которых есть и опасные (п. 1.1). В приведенной таблице приложения 1 к Правилам № 25, к примеру, «мазут топочный» относится к прочим опасным веществам, для него установлен класс/подкласс опасности. Между тем в приложении 2 к Правилам протокола № 15 мазут отнесен к двум классам опасности в зависимости от температуры вспышки (не более или более 100°C, ранее — 91°C) соответственно, для него установлены разные коды опасности, род вагонов для перевозки, номер знака опасности — по типу «газойль или топливо дизельное или топливо печное легкое» или «вещество жидкое, опасное для окружающей среды Н.У.К».

Указанные обстоятельства послужили причиной судебного спора по вопросу нарушения сроков доставки порожних цистерн со стороны ОАО «РЖД» для ООО «Дальнефетранс» (дело А33-15282/2010 Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа). Стороны данного дела не смогли сойтись во мнении относительно того, является ли мазут топочный опасным веществом, и соответственно, применяются ли специальные увеличенные сроки на доставку цистерн. Позиция ОАО «РЖД» заключалась в том, что Правила протокола № 15 не подлежат применению, поскольку перевозка осуществлялась во внутригосударственном сообщении и изменения в данные правила в части исключения топочного мазута из перечня опасных грузов в установленном порядке не вносились. Следовательно, топочный мазут должен быть отнесен к опасным веществам. Позиция судов первой и апелляционной инстанции, однако, поддержала ООО «Дальнефетранс», рассматривая Правила протокола № 15 как нормативный правовой акт, содержащий лицензионные требования к юридическим и физическим лицам, которые осуществляют на железнодорожном транспорте деятельность с опасными грузами (перевозку, транспортировку, погрузку), и имеющий приоритет перед нормами Правил № 25 на основании п. 1, 2 ст. 2 и ст. 7 ГК РФ. Данная позиция ранее была также озвучена Минтрансом России в официальных разъяснениях от 17 августа 2006 г. № АМ-22/533. В конечном итоге, кассационная инстанция согласилась с мнением нижестоящих инстанций и подтвердила, что мазут топочный с температурой вспышки свыше 91°C не является опасным веществом согласно действовавшей на тот момент времени редакцией Правил протокола № 15.

Данное дело выявило сразу несколько проблем правоприменения в области регулирования перевозок опасных грузов на железной дороге. Во-первых, огромное количество норматива регулирует совершенно схожие отношения, вплоть до формирования терминологического аппарата не только на уровне закона, но и на уровне подзаконного акта. Во-вторых, норматив имеет различную правовую силу, начиная от международных

договоров и заканчивая подзаконными актами уже недействующего ведомства — МПС России, полномочия которого были распределены между существующими госорганами и субъектом предпринимательской деятельности, естественной монополией — ОАО «РЖД». При этом не всегда понятен статус норматива МПС России, стоит ли рассматривать его как внутренний документ ОАО «РЖД», обязательный для применения исключительно уполномоченными лицами (сотрудниками), как норматив ведомства — правопреемника МПС России или как сложившиеся в условиях железнодорожного транспорта обычаи. Кроме того, в упомянутом судебном деле возникает дополнительный вопрос: насколько правомерно было использование официальных разъяснений Минтранса России для формирования позиции по делу. Очевидно, что при наличии значительной массы норматива на уровне международных договоров и соглашений принятие или даже сохранение внутригосударственных нормативных правовых актов аналогичного содержания является рискованным.

Учитывая изложенное, хотелось бы отметить следующие предложения, которые необходимо принять во внимание в контексте проблемы соотношения юридического и фактического определения опасных грузов:

- формирование жесткой системы иерархии нормативных правовых актов, предусматривающих четкую субординацию правоприменительных норм;

- разработка механизмов, допускающих динамичность понятийного аппарата;

- отказ от жесткой привязки понятия «опасный груз» к обязательным нормам в сфере лицензирования.

Проблема третья — межгосударственный норматив в сфере регулирования перевозок опасных грузов.

Транспортная система любого государства аналогична кровеносной в организме человека. Для железнодорожного транспорта Российской Федерации данное высказывание особенно актуально. При имеющейся совокупности природных условий, особенностей ландшафта и географического положения страны на карте, очевидно, что только железная дорога может обеспечить должный уровень транспортного сообщения во всех регионах страны, а также в отношениях с близлежащими государствами. Для того чтобы организовать бесперебойность процесса во всех направлениях, основной задачей является создание и развитие системы единого межгосударственного правового регулирования. В связи с этим приоритетную роль во всех вопросах, связанных с перевозочным процессом, должны играть международные нормы права.

С этой целью ООН были разработаны рекомендации, касающиеся перевозки опасных грузов, представленные в форме Типовых правил ООН («Оранжевая книга»). Цель Типовых правил ООН заключается в изложении базовой системы положений, позволяющей на единообразной основе разрабатывать национальные и международные правила, регулирующие пе-

ревозки, осуществляемые различными видами транспорта. В то же время Типовые правила ООН остаются довольно гибкими, чтобы учитывать любые требования, выполнение которых может оказаться необходимым. Предполагается, что правительства, межправительственные организации и другие международные организации при пересмотре или разработке правил, относящихся к их сфере компетенции, будут придерживаться принципов, изложенных в Типовых правилах ООН, содействуя тем самым достижению согласованности правил в этой области в мировом масштабе. Хотя Типовые правила ООН носят лишь рекомендательный характер, они разработаны в виде обязательных для выполнения положений с тем, чтобы облегчить прямое их использование в качестве основы национальных и международных транспортных правил. К примеру, указанные выше Правила протокола № 15 напрямую ссылаются на Типовые правила ООН. Тем не менее на уровне национального законодательства отсутствует единый порядок, в котором бы соответствующие нормы были инкорпорированы в национальное законодательство.

Как уже было сказано выше, частично положения Типовых правил ООН учитываются в документах, принимаемых Советом по железнодорожному транспорту СНГ. Типовые правила ООН регулярно пересматриваются, в них вносятся текущие корректировки, которые доступны для просмотра в самом документе на сайте Департамента транспорта ООН. Насколько все соответствующие изменения учитываются в нормативно-правовой базе России, сказать трудно. При этом также следует учесть, что с процессом перевозок опасных грузов ежедневно сталкивается огромное количество субъектов, не владеющих юридическими тонкостями.

Следовательно, аспект соблюдения международно-правового регулирования перевозок опасных грузов необходимо развивать в следующем направлении:

— регулярный анализ и приведение в соответствие норм законодательства с изменениями нормативных актов ООН в сфере перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом и иных международных нормативных актов, в которых Россия участвует;

— постоянное повышение квалификации, проведение специальных обязательных тренингов для специалистов, имеющих дело с перевозками опасных грузов во внутригосударственном и международном сообщении.

Проблема четвертая — лицензирование в сфере перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом.

Не секрет, что наибольшее количество судебных споров связано именно с вопросами реализации государственного контроля в сфере перевозок опасных грузов, прежде всего с нарушением норм и правил лицензирования. Правовое регулирование отличается сложностью иерархии правовых норм, динамичностью их изменения на различных уровнях (международном, национальном, ведомственном) в сочетании с их директивным характером. Сфера перевозок опасных грузов во многом регулируется об-

щими нормами гражданского законодательства (договор перевозки, договор страхования, договор на выполнение работ и т.п.). Принимая во внимание, что в качестве объекта, по поводу чего стороны вступают в правоотношения, выступает опасный груз, который де-факто является объектом, ограниченным в обороте, значительную роль также играют нормы административного права. Именно поэтому лицензирование имеет такое значение.

В соответствии с п. 26 и 27 ст. 12 Федерального закона от 4 мая 2011 г. № 9-ФЗ «О лицензировании отдельных видов деятельности» лицензированию подлежат следующие виды деятельности субъектов железнодорожного транспорта:

- деятельность по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов;
- погрузочно-разгрузочная деятельность применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте.

Порядок лицензирования данных видов деятельности установлен положениями, утвержденными постановлением Правительства РФ от 21 марта 2012 г. № 221. Так, в соответствии с п. 4 Положения о лицензировании деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов лицензионными требованиями, предъявляемыми к соискателю лицензии, являются:

а) соблюдение соискателем лицензии Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и УЖТ РФ в части требований к перевозчику, в том числе технических условий размещения и крепления грузов в вагонах и контейнерах, правил перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом;

б) наличие у соискателя лицензии в собственности или на ином законном основании железнодорожного подвижного состава и (или) контейнеров, предназначенных для перевозки опасных грузов, и оборудования, соответствующих установленным требованиям, технической и эксплуатационной документации;

в) наличие в структуре соискателя лицензии специализированного подразделения по ликвидации чрезвычайных ситуаций или наличие соответствующего договора со сторонними специализированными организациями;

г) наличие в штате соискателя лицензии работника, ответственного за организацию перевозок опасных грузов, имеющего высшее профессиональное или среднее специальное профессиональное образование и стаж работы в области осуществления лицензируемой деятельности не менее 5 лет за последние 10 лет трудовой деятельности;

д) наличие в штате соискателя лицензии работника, ответственного за обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного подвижного состава, ведение учета транспортных происшествий и обеспечение их анализа, включая причины возникновения;

е) наличие в штате соискателя лицензии работников, обеспечивающих перевозку опасных грузов, деятельность которых связана с движением поездов, удовлетворяющих соответствующим квалификационным требованиям, аттестованных в установленном порядке и проходящих повышение квалификации по требуемой специализации не реже одного раза в три года.

Таким образом, качественная проработка вопроса о предоставлении лицу специального права в виде лицензии на осуществление деятельности по перевозкам железнодорожным транспортом опасных грузов заключается прежде всего, по мнению законодателя, в наличии штатных специалистов, удовлетворяющих подп. «г»—«е» указанного п. 4 Положения. Остальные условия к соискателю не отличаются от тех, которые установлены для обычного перевозчика. Тем не менее очевидно, что штатные специалисты, тем более исходя из буквального толкования нормы, в количестве по одной штатной единице, не могут обеспечить весь объем работы, связанной с контролем за операциями с опасными грузами. Из описания должностного функционала указанных работников следует, что основной их задачей является ликвидация уже имеющихся последствий происшествий (контроль, учет, анализ, ликвидация последствий). Тем не менее законодателем не предусмотрен, к примеру, минимальный количественный состав к сотрудникам соискателя, непосредственно осуществляющим перевозочную деятельность и находящимся в штате, таким как химики, технологи, которые бы осуществляли непрерывный контроль за отправлением опасных грузов и в ходе их перевозки, лица, осуществляющие регулярный мониторинг нормативно-правовой базы в данном направлении. И как уже отмечалось выше, все указанные лица в обязательном порядке должны быть штатными сотрудниками соискателя. В противном случае контроль за указанными лицами и применение мер ответственности становится практически невозможным.

Отдельного внимания заслуживают положения, касающиеся права соискателя на привлечение имущества третьих лиц (подвижного состава и (или) контейнеров) для оказания услуг по перевозке опасных грузов, а также сторонних организаций для ликвидации последствий происшествий. Исходя из изложенного, ответственность самого перевозчика за качество оказываемых им услуг, связанных с перевозкой (к примеру, принятие мер по ликвидации происшествия), расплылена. По факту возникновения происшествия последует целая череда разбирательств, объединения дел, исков о причинении вреда, привлечении к ответственности, в результате чего непосредственно лицо, принявшее на себя риск осуществления перевозок опасных грузов, т.е. перевозчик, окажется огорожен от всех неблагоприятных последствий. Если учесть, что в соответствии с ч. 3 ст. 11.14 КоАП РФ нарушение правил перевозки опасных веществ (но не грузов!) на железнодорожном транспорте влечет наложение административного штрафа на граждан в размере от 100 до 300 руб.; на должностных лиц

— от 300 до 500 руб.; на юридических лиц — от 3 тыс. до 5 тыс. руб., то фактически риск возникновения неблагоприятных последствий для перевозчика даже имущественного характера ничтожен.

Таким образом, в сфере регулирования вопросов лицензирования перевозок грузов железнодорожным транспортом рекомендуется учитывать следующее:

- повышение требований к соискателям, претендующим на получение специальных лицензий, в особенности в части штатного состава;

- исключение положений, допускающих принятие сторонними лицами мер по ликвидации последствий чрезвычайных ситуаций;

- перевозчик, претендующий на получение лицензии на перевозки опасных грузов, обязан иметь в собственности подвижной состав для перевозки опасных грузов и соответствующее оборудование.

Проблема пятая — система технического регулирования и его особенности в контексте перевозок опасных грузов.

Как было указано выше, определение «опасного груза», содержащееся в Правилах безопасности, содержит отсылочную норму на ГОСТ 19433.

Между тем в соответствии со ст. 3 Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании» техническое регулирование осуществляется в соответствии с принципами применения единых правил установления требований к продукции и в том числе связанным с требованиями к продукции процессам перевозки посредством технических регламентов. С 1 июля 2003 г. до вступления в силу технических регламентов акты федеральных органов исполнительной власти в сфере технического регулирования носят рекомендательный характер и подлежат обязательному исполнению только в части, соответствующей целям, указанным в п. 1 ст. 46 Закона.

Положения указанного ГОСТ направлены на цели, указанные в п. 1 ст. 46 Закона, а именно защита жизни или здоровья граждан, имущества физических или юридических лиц, государственного или муниципального имущества; охрана окружающей среды, жизни или здоровья животных и растений.

На сайте Росстандарта содержится информация, что в настоящее время ГОСТ 19433 является действующим. Однако в соответствии с абз. 6 п. 1 ст. 46 Закона нормативные правовые акты, устанавливающие на период до вступления в силу соответствующих технических регламентов обязательные требования к процессам перевозки, размещаются в информационной системе общего пользования в электронной форме с указанием подлежащих обязательному исполнению структурных единиц (разделов, пунктов) этих актов и документов. На сайте указанного ведомства в разделе информационных ресурсов информации о том, в какой части ГОСТ 19433 применяется, нет. Ряд нормативных актов (преимущественно в сфере пожарной безопасности) ссылается на данный ГОСТ, указывая на то, что он обязателен в отдельных положениях. В отношении оставшихся норм кон-

кретики нет.

Следовательно, в части совершенствования положений законодательства в сфере технического регулирования необходимо:

- в возможно короткие сроки принять все технические регламенты, прямо или косвенно затрагивающие вопрос оборота опасных грузов;
- при необходимости сохранить имеющиеся ГОСТ, четко определив применимые в них нормы;
- унифицировать и гармонизировать нормы международного законодательства в части технического регулирования перевозок опасных грузов.

В заключении настоящей статьи хотелось бы подвести следующий итог. В настоящий момент существует основательная нормативная база для правового регулирования перевозок опасных грузов железнодорожным транспортом. Между тем, принимая во внимание важность объекта регулирования, а также масштабы проблемы транспортной безопасности в целом, хотелось бы пожелать дальнейшего нормативного развития в данной сфере как на национальном, так и на межгосударственном уровне.

УДК 347.463:656.2

© Герасимов С. В.

— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II,
индивидуальный предприниматель
svg-fenix@yandex.ru

НЕКОТОРЫЕ АСПЕКТЫ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ВОЗМЕЩЕНИЯ УЩЕРБА ОТ ПРОИСШЕСТВИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. В статье выдвигаются предложения по совершенствованию правового регулирования с целью профилактики происшествий на железнодорожном транспорте; формулируются законотворческие инициативы.

Ключевые слова: институт транспортного права; возмещение ущерба; страхование гражданской ответственности; пострадавший; виновное поведение.

© Gerasimov S.

— postgraduate of Law Institute
of the Moscow state university of railway engineering
svg-fenix@yandex.ru

SOME ASPECTS OF THE LEGAL REGULATION OF COMPENSATION FOR DAMAGE CAUSED BY ACCIDENTS ON THE RAILWAYS

Abstract. In article suggestions for improvement of legal regulation for the purpose of prevention of incidents on a rail transport are made. Legislative initiatives are formulated.

Keywords: transport law institute; compensable of damages; liability insurance; injured; culpable conduct.

Институт транспортного права «Возмещение ущерба на железнодорожном транспорте» в Российской империи начал формироваться в первой половине XIX в. — в 1832 г. с принятием Уложения законов Российской империи. В дальнейшем этот институт трансформировался и развивался в связи с изменением социально-экономического строя, развитием законодательства, научно-технической революцией, развитием системы железнодорожного транспорта.



12 декабря 1993 г. начался новый этап развития правового регулирования возмещения ущерба от происшествий на железнодорожном транспорте в связи с принятием Конституции РФ, которая является исто-

точником транспортного права — самостоятельной отрасли российского права.

В 1994, 1995 гг. принимается ГК РФ. Вопреки ожиданиям правоприменителей в нем не нашла своего отражения специфика правового регулирования возмещения ущерба от происшествий на транспорте вообще и на железнодорожном транспорте в частности. Единственное, к чему склонился законодатель, — это признал особый статус владельцев источников повышенной опасности, в частности, предприятий железнодорожного транспорта. В соответствии со ст. 1079 ГК РФ юридические лица и граждане, деятельность которых связана с повышенной опасностью для окружающих (использование транспортных средств, механизмов, электрической энергии высокого напряжения, атомной энергии, взрывчатых веществ, сильнодействующих ядов и т.п.; осуществление строительной и иной, связанной с ней деятельности и др.), обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. Владелец источника повышенной опасности может быть освобожден судом от ответственности полностью или частично также по основаниям, предусмотренным п. 2 и 3 ст. 1083 Кодекса.

Обязанность возмещения вреда возлагается на юридическое лицо или гражданина, которые владеют источником повышенной опасности на праве собственности, праве хозяйственного ведения или праве оперативного управления либо на ином законном основании (на праве аренды, по доверенности на право управления транспортным средством, в силу распоряжения соответствующего органа о передаче ему источника повышенной опасности и т.п.).

Владелец источника повышенной опасности не отвечает за вред, причиненный этим источником, если докажет, что источник выбыл из его обладания в результате противоправных действий других лиц. Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, в таких случаях несут лица, противоправно завладевшие источником. При наличии вины владельца источника повышенной опасности в противоправном изъятии этого источника из его обладания ответственность может быть

возложена как на владельца, так и на лицо, противоправно завладевшее источником повышенной опасности.

Владельцы источников повышенной опасности солидарно несут ответственность за вред, причиненный в результате взаимодействия этих источников (столкновения транспортных средств и т.п.) третьим лицам.

Вред, причиненный в результате взаимодействия источников повышенной опасности их владельцам, возмещается на общих основаниях. Следовательно, ГК РФ также является источником транспортного права и института транспортного права.

Таким образом, владельцы источников повышенной опасности железнодорожного транспорта выведены из под действия конституционного принципа презумпции невиновности.

Помимо ГК РФ к таким источникам следует отнести федеральные законы, указы и распоряжения Президента РФ, постановления и распоряжения Правительства РФ, акты министерств и ведомств, локальные акты ОАО «РЖД».

Исходя из вышеизложенного к предмету правового регулирования института возмещения ущерба от происшествий на железнодорожном транспорте следует отнести общественные отношения, возникающие при профилактике происшествий на железнодорожном транспорте, их ликвидации и расследовании, а также возмещении ущерба пострадавшим в происшествии с учетом степени вины владельца источника повышенной опасности и иных участников.

В соответствии со ст. 1065 ГК РФ опасность причинения вреда в будущем может явиться основанием к иску о запрещении деятельности, создающей такую опасность.

Если причиненный вред является последствием эксплуатации предприятия, сооружения либо иной производственной деятельности, которая продолжает причинять вред или угрожает новым вредом, суд вправе обязать ответчика, помимо возмещения вреда, приостановить или прекратить соответствующую деятельность.

Суд может отказать в иске о приостановлении либо прекращении соответствующей деятельности лишь в случае, если ее приостановление либо прекращение противоречит общественным интересам. Отказ в приостановлении либо прекращении такой деятельности не лишает потерпевших права на возмещение причиненного этой деятельностью вреда.

В случае с железнодорожным транспортом опасность причинения вреда третьим лицам существует всегда, поскольку железнодорожный транспорт следует отнести к источникам повышенной опасности наряду с другими видами транспорта (автомобильным, водным, воздушным). Каков выход из создавшейся ситуации?

1. Законодательно ввести процедуру страхования гражданской ответственности владельцев железнодорожного транспорта за ущерб, причиненный третьим лицам по аналогии с институтом ОСАГО, поскольку само

по себе добровольное страхование пассажиров, как показывает сложившаяся судебная практика, не решает возникающих проблем.

2. Обновить парк железнодорожного транспорта и усилить административную и уголовную ответственность за выпуск на линию неисправного транспорта.

3. Повысить мотивацию работников к безаварийной эксплуатации железнодорожного транспорта посредством повышения заработной платы, установления премирования за безаварийную эксплуатацию.

4. Отказаться от порочной практики возложения всей ответственности за происшествие только на машиниста. За происшествие должны отвечать вся бригада, управлявшая транспортным средством, а также работники железнодорожной станции и работники, обслуживающие перегон. Меру ответственности каждого должен определять суд с учетом степени вины.

5. На законодательном уровне ввести обязательное страхование ответственности машинистов за ущерб, причиненный третьим лицам.

6. Президиуму Верховного Суда РФ провести обобщения судебной практики по уголовным и по гражданским делам, посвященным вопросам ответственности при происшествиях на железнодорожном транспорте, расследования данных происшествий и возмещении материального ущерба и компенсации морального вреда потерпевшим в результате происшествий на железнодорожном транспорте и их родным и близким.

Анализ судебной практики по гражданским делам по спорам о возмещении материального ущерба и компенсации морального вреда, возникших в результате происшествий на железнодорожном транспорте, выявил следующие тенденции:

1) пострадавшие от происшествий на железнодорожном транспорте предъявляют иски к владельцам подвижного состава или объектов недвижимого имущества, в результате взаимодействия с которыми произошло происшествие, причинившее материальный ущерб и моральный вред;

2) при рассмотрении вышеуказанных гражданских дел к участию в деле в качестве третьих лиц привлекаются машинисты, признанные виновными в происшествии и осужденные приговором к условному наказанию. Но районные суды рассматривают гражданские дела без надлежащего извещения третьих лиц и без учета степени вины потерпевшего. Зачастую потерпевшие в момент происшествия находятся в состоянии сильного алкогольного опьянения. В нарушении ст. 1083 ГК РФ суды первой и апелляционной инстанций данное обстоятельство не учитывают и размер ущерба не уменьшают. Представители владельца источника повышенной опасности (ответчика по данной категории дел) выполняют должностные обязанности по защите прав организации формально, практически сразу иск признают, не углубляясь в существо спора и не требуя уменьшения размера ущерба, подлежащего взысканию с учетом вины потерпевшего.

Это происходит в связи с пробелом действующего законодательства, согласно которому работодатель вправе взыскать со своего работника в

порядке регресса весь размер ущерба, причиненный третьему лицу по вине работника. При этом при взыскании ущерба с работника суд как правило уже не учитывает виновное поведение пострадавшего в транспортном происшествии. Примером такого спора может служить гражданское дело № 2-3331/2014 рассмотренное Одинцовским городским судом 17 июля 2014 г.

Литература

1. Бошно, С. В. Система права. Систематизация законодательства / С. В. Бошно // Правоведение. — 2013. — № 5. — С. 5—7.
2. Духно, Н. А. Теория транспортного права : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — М. : Юрлитинформ, 2016.
3. Решение Одинцовского городского суда по гражданскому делу от 17 июля 2014 г. № 2-331/2014.
4. Апелляционное определение Судебной коллегии по гражданским делам Московского областного суда по делу от 25 июля 2016 г. №2-331/2014.

УДК 347.463:656.2

© Климова А. О.

— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
annaolegovna666@gmail.ru

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ВЫСОКОСКОРОСТНОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

Аннотация. В статье рассматриваются особенности правового обеспечения безопасности движения и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта. Делается вывод о создании единого законодательного акта в сфере высокоскоростной железнодорожной инфраструктуры.

Ключевые слова: нормативный правовой акт; транспортная безопасность; высокоскоростной железнодорожный транспорт.

© Klimova A.

— graduate of the Legal Institute
of Moscow state transport university
annaolegovna666@gmail.ru

SPECIFICS OF LEGAL SUPPORT OF TRAFFIC SAFETY AND OPERATION OF HIGH-SPEED RAIL TRANSPORT

Abstract. The article considers the peculiarities of legal support of traffic safety and operation of high-speed rail transport. The conclusion about the creation of a single legislative act.

Keywords: normative legal act; transportation security; high-speed rail transport.

С развитием в России транспортной инфраструктуры, а именно скоростного и высокоскоростного железнодорожного сообщения, появилась необходимость в тщательном правовом контроле со стороны государства данной сферы.

Поскольку главной функцией Российской Федерации является обеспечение и сохранение жизни и здоровья населения, то касательно транспортной отрасли правовое регулирование главным образом касается направления, связанного с обеспечением безопасности движения на же-

лезнодорожном транспорте, а также эксплуатацией железнодорожного транспорта, включая высокоскоростное направление транспортной системы.



Следует отметить, что понятие «безопасность» имеет довольно широкое значение и каждый раз конкретизируется в зависимости от сферы его применения¹. Как указывает п. 10 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» под транспортной безопасностью стоит понимать состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Так, Н. А. Духно, В. М. Корякин отмечают, что «...Безопасность

жизнедеятельности государства, общества и личности от опасностей и угроз, возникающих в сфере функционирования транспортного комплекса, как раз и составляет суть транспортной безопасности»² и формулируют определение транспортной безопасности, указывая что «...это составная часть национальной безопасности Российской Федерации, представляющая собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры, транспортных средств, потребителей транспортных услуг, работников транспортного комплекса, окружающей среды от актов незаконного вмешательства, а также угроз природного и техногенного характера».

Своим активным участием Российская Федерация в лице компетентных органов исполнительной власти, а именно Минтранса России, Ространснадзора, Росжелдора, которые в нормотворческой деятельности руководствуясь принципами обеспечения безопасности на скоростном и высокоскоростном железнодорожном транспорте, а именно:

- 1) законностью;
- 2) соблюдением баланса интересов личности, общества и государства;
- 3) взаимной ответственности личности, общества и государства в области обеспечения транспортной безопасности;
- 4) непрерывностью;

¹ Корякин В. М. Понятие транспортной безопасности и ее место в общей системе национальной безопасности Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. 2016. № 3

² Духно Н. А., Корякин В. М. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации : монография. М. : Изд-во Юридического института МИИТ, 2016.

5) интеграцией в международные системы безопасности;

6) взаимодействием субъектов транспортной инфраструктуры, органов государственной власти и органов местного самоуправления¹, выстраивают законодательную базу, направленную на обеспечение защиты участников правоотношений, возникающих в процессе использования железнодорожного транспорта.

Ведущая роль в регулировании отношений, возникающих в транспортной сфере, включая высокоскоростной железнодорожный транспорт, отводится гл. 40 ГК РФ. Стоит обратить особое внимание на ст. 800 ГК РФ «Ответственность перевозчика за причинение вреда жизни или здоровью пассажира», и поскольку железнодорожный транспорт является источником повышенной опасности — на ст. 1079 ГК РФ «Ответственность за вред, причиненный деятельностью, создающей повышенную опасность для окружающих».

Транспортное право — это основа порядка, при котором образуются гарантии безопасности как самого транспорта, так и пользователей его услугами².

Транспортные отношения представляют собой однородную или близкую к ней группу отношений, которые могут регулироваться разными отраслями права, интегрированными нормативными правовыми актами, отражающими специфику транспорта³. Так, за уклонение от соблюдения, за неисполнение или нарушение норм транспортного права предусмотрена юридическая ответственность, регулируемая УК РФ и КоАП РФ.

В становлении транспортно-правовой базы в Российской Федерации немаловажная роль отводится Федеральным законам:

— от 9 февраля 2007 г. №-16 ФЗ «О транспортной безопасности» — определяет правовые основы транспортной безопасности, а именно состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства;

— от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» — обеспечивает безопасность, непрерывность и эффективность функционирования транспортной инфраструктуры. Область применения Закона охватывает сферу регулирования правовых вопросов, связанных с реализацией взаимодействия между организациями железнодорожного транспорта и индивидуальными предпринимателями, оказывающими услуги на железнодорожном транспорте. Кроме того, нормативный правовой акт формирует условия, необходимые для качественного решения правовых проблем на железнодорожном транспорте необщего пользования;

¹ URL : http://base.garant.ru/12151931/#block_2#ixzz40I9QJ0cF.

² Духно Н. А. Транспортное право как основа обеспечения правопорядка в транспортном комплексе страны // Транспортное право и безопасность. 2016. № 9.

³ Духно Н. А., Васильев Ф. П. Правовые основы обеспечения транспортной безопасности на современном этапе // Транспортное право и безопасность. 2016. № 1.

— от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации» — регулирует отношения, возникающие между субъектами транспортной инфраструктуры в процессе пользования услугами железнодорожного сообщения как общего пользования, так и железнодорожного сообщения необщего пользования.

Предписанные Уставом правила также регламентируют отношения, связанные с перевозкой пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа, порожних грузовых вагонов и иных услуг, оказываемых железнодорожным транспортом.

Нормы, закрепленные в вышеуказанных нормативных правовых актах, также имеют свое распространение на регулирование проблем, касающихся высокоскоростного железнодорожного транспорта.

В целях непосредственного осуществления безопасности населения на транспорте общего пользования издан Указ Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте», которым Правительству РФ поручено утвердить комплексную программу по обеспечению безопасности населения на всех видах общественного транспорта. В качестве ответственного исполнителя выступил федеральный орган исполнительной власти — Минтранс России. Так, распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р была согласована и одобрена Комплексная программа обеспечения безопасности населения на транспорте. Данная Программа имеет приоритетное направление деятельности Правительства РФ по обеспечению национальной безопасности, выражающееся в совершенствовании законодательства РФ и создании комплексной системы нормативно-правового регулирования в области обеспечения транспортной безопасности.

Еще одним важным правовым документом является Указ Президента РФ от 16 марта 2010 г. № 321 «О мерах по организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта в Российской Федерации», которым Правительству РФ до 31 декабря 2010 г. было предписано:

а) утвердить технический регламент, устанавливающий требования к безопасности производственно-технологического комплекса железнодорожного транспорта общего пользования, включающего в себя инфраструктуру железнодорожного транспорта, железнодорожный подвижной состав, другое имущество и предназначенного для обеспечения потребностей физических лиц, юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях публичного договора, а также в выполнении иных работ (услуг), связанных с такими перевозками, особенностью которых является движение железнодорожного подвижного состава со скоростью свыше 200 км/ч;

б) утвердить комплекс первоочередных мер, направленных на реализацию проектов организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта, включая проекты создания инфраструктуры желез-

нодорожного транспорта общего пользования, предназначенной для обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения;

в) определить механизмы и условия выделения бюджетных ассигнований, привлечения внебюджетных средств, предоставления государственных гарантий Российской Федерации для реализации проектов создания инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта;

г) выработать комплекс мер, направленных на обучение и подготовку квалифицированных кадров для организации и обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения.

Единственным исполнителем по осуществлению функций заказчика при проектировании инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта выступает ОАО «РЖД».

Кроме того, распоряжением Правительства РФ от 31 августа 2011 г. № 1522-р утвержден План мероприятий по реализации проектов организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта, который включает два раздела:

1) комплекс первоочередных мер, направленных на реализацию проектов организации движения высокоскоростного железнодорожного транспорта, включая проекты создания инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, предназначенной для обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения;

2) комплекс мер, направленных на обучение и подготовку квалифицированных кадров для организации и обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения.

В целях исполнения вышеназванного предписания Минтранс России издает приказ от 5 сентября 2012 г. № 338 «Об утверждении примерных программ повышения квалификации, направленных на обучение и подготовку квалифицированных кадров для организации и обеспечения высокоскоростного железнодорожного движения».

Огромное значение в формировании правовой базы, способствующей обеспечению безопасности на высокоскоростном железнодорожном транспорте и его эксплуатации, приобретает Технический регламент Таможенного союза «О безопасности высокоскоростного железнодорожного транспорта» (ТР ТС 002/011), утвержденный решением Комиссии Таможенного союза от 15 июля 2011 г. № 710, который отражает особенности эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта и устанавливает требования к его безопасности.

Также Технический регламент ТС 002/011 определяет требования к проектированию, изготовлению, модернизации высокоскоростного подвижного состава и его составных частей; проектированию (включая изыскания), производству, строительству, монтажу, наладке, вводу в эксплуатацию инфраструктуры высокоскоростного железнодорожного транспорта.

Хочется отметить, что, при соблюдении требований Межгосударствен-

ных стандартов действует «презумпция соответствия»¹ требованиям Технического регламента ТС 002/011.

Н. А. Духно, В. М. Корякин указывают, что безопасность высокоскоростного железнодорожного транспорта представляет собой такое состояние высокоскоростного железнодорожного транспорта, при котором отсутствует недопустимый риск, связанный с причинением вреда жизни или здоровью граждан, физическим или юридическим лицам, государственному или муниципальному имуществу, окружающей среде, жизни или здоровью животных и растений.

Кроме того, в целях исполнения требований Технического регламента ТС 002/2011 к производству, строительству, монтажу, наладке, приемке и вводу в эксплуатацию высокоскоростного железнодорожного подвижного состава и его элементов было разработано 15 специальных технических условий (СТУ), разработчиком которых выступило ОАО «РЖД».

К примеру, для строительства и проектирования высокоскоростного отрезка железнодорожного сообщения «Москва-Казань-Екатеринбург со скоростями движения до 400 км/ч» был выбран СТУ-1 — это нормативно-технический документ, предназначенный для проектирования высокоскоростной магистрали как технологического комплекса, включающего в себя взаимоувязанную совокупность подсистем железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава².

Особенность и значимость ТС 002/2011 очень высока, поскольку он является основным регулятором отношений, возникающих на высокоскоростном железнодорожном транспорте, который в Российской Федерации стал развиваться сравнительно недавно и естественно требует пристального правового внимания.

Таким образом, Российская Федерация сумела создать прочный нормативно-правовой базис, имеющий своей целью обеспечение высокого уровня надежности при движении и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Однако создание высокоскоростных железнодорожных магистралей является для нашего государства инновационным проектом, который требует прямого законодательного регулирования, поэтому данная сфера нуждается в разработке единого законодательного акта, контролирующего создание, функционирование и обеспечение безопасности при использовании, проектировании и эксплуатации высокоскоростного железнодорожного транспорта.

¹ Духно Н. А., Корякин В. М. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации : монография. М. : Изд-во Юридического института МИИТ, 2016. С. 66.

² Духно Н. А., Корякин В. М. Правовое обеспечение развития высокоскоростного железнодорожного сообщения в Российской Федерации : монография. М. : Изд-во Юридического института МИИТ, 2016. С. 68.

УДК 341.9:656.2

© Колодяжный К. Н.

— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

**ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА
В СТРАНАХ ЕВРОПЕЙСКОГО СОЮЗА**

Аннотация: В статье рассматриваются причины появления единых норм безопасности для стран Европейского Союза, нормативно-правовая база и вопросы сертификации европейских железнодорожных компаний.

Ключевые слова: безопасность движения; международная железнодорожная перевозка; сертификация.

© Kolodyazhnyi K.

— post-graduate student of Law Institute
of the Moscow state university of railway engineering

**THE PRACTICE OF LEGAL REGULATION OF TRAFFIC SAFETY
AND OPERATION OF THE RAIL TRANSPORT
IN THE EUROPEAN UNION**

Abstract: This article discusses the causes of common safety standards for European Union countries, the legal framework and the questions of certification of European railway companies.

Keywords: traffic safety; international railway transport; certification.

Формирование единой железнодорожной сети стран Европейского Союза (далее — ЕС) начала 1990-х гг. столкнулось с рядом проблем в области безопасности, это было связано с разрозненностью подходов к решению схожих задач:

- каждое государство имело свою, несовместимую с другими государствами систему управления движением поездов;
- выдача сертификатов безопасности в каждой из стран регламентировалась своими требованиями;
- государства имели свои правила эксплуатации железных дорог, зачастую противоречащие друг другу;
- использовались пять различных систем тягового снабжения, восемь

различных систем радиосвязи;

- разные языки в разных европейских государствах.

Несмотря на то что самые крупные железнодорожные аварии в ЕС 1990-х гг.¹ напрямую не были связаны именно с описанными выше проблемами, однако сами эти проблемы и их последствия (задержка железнодорожных составов на границах, значительные расходы и вызванные ими высокие цены на перевозки) делали железнодорожные перевозки не конкурентоспособными по сравнению с автоперевозками в рамках европейских стран.

Решением накопившихся проблем являлось появление единой системы для всех стран-участниц. Создание такой системы должно было обеспечить безопасность движения для всех участников при внутриевропейских перевозках. Для этой цели были сформированы составляющие новой системы:

- органы, отвечающие за проектирование безопасности;
- органы способные регулировать и давать консультации по вопросам безопасности;
- единая нормативно-правовая база безопасности.

Органы, отвечающие за проектирование безопасности — это:

— Европейский комитет по стандартизации в области электроники (*CENELEC*);

— Европейский институт железнодорожных исследований (*ERRI*);

а также другие ассоциации производителей, пользователей железнодорожных технологий и крупные компании.

Органы, способные регулировать и давать консультации по вопросам безопасности:

— Европейская комиссия;

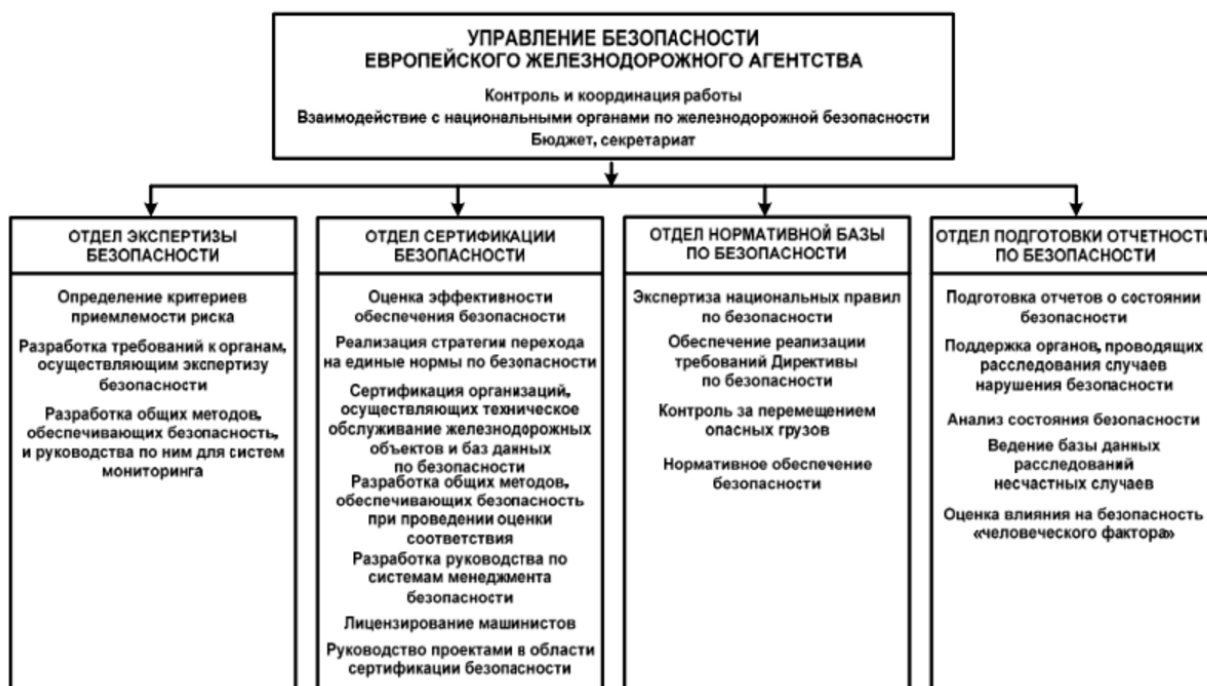
— Европейское железнодорожное агентство (*ERA*).

Единая нормативно-правовая база безопасности в области железнодорожных перевозок в рамках ЕС — это Директива Европейского парламента и Совета ЕС 2004/49/ЕС «О безопасности железных дорог Сообщества», которая предусматривает: единые правила безопасности, основывающиеся на общих для стран участниц правилах; общие нормы в области сертификации и разрешений по допуску к работе сотрудников, нормы труда и отдыха; правила и порядок расследования происшествий в области безопасности; правила предоставления отчетности.

Вопрос общих норм сертификации в области безопасности важен тем, что внедрение этих норм в конкретных железнодорожных организациях и

¹ 19 сентября 1997 г. — в черте Лондона на станции Соутолл скоростной пассажирский поезд протаранил грузовой. В результате 7 человек погибли, 137 были госпитализированы. 3 июня 1998 г. — крушение высокоскоростного поезда ICE под Эшеде, в результате которого погиб 101 человек, 88 были ранены. 5 октября 1999 г. — в черте Лондона неподалеку от станции Паддингтон лоб в лоб столкнулись два дизель-поезда. В результате 31 человек погиб, 227 были госпитализированы.

предприятиях любой из стран будет означать, что установленные нормы будут применимы на всей территории ЕС и что они будут соответствовать общим нормам безопасности для всех стран участниц, а значит соответствовать общенациональным правилам.



Положения Директивы распространяют свое действие на все железнодорожные компании, а также на владельцев вагонов.

Чтобы на законных основаниях оказывать железнодорожные услуги на путях общего пользования, компания-оператор должна пройти сертификацию и получить лицензию. Лицензирование и сертификация осуществляют либо департаменты железнодорожного транспорта в министерствах стран-участниц, либо специальные ведомства региональных или федеральных органов власти. Такая лицензия подтверждает уровень надежности компании-оператора, сообщает информацию о профессионализме, финансовой стабильности, выполнении страховых обязательств, а также выполнении норм безопасности.

При отсутствии сертификата безопасности железнодорожные компании лишаются возможности получить лицензию на железнодорожные перевозки и, как следствие, не могут осуществлять перевозки по путям общего пользования. К примеру, в Германии сертификат безопасности выдается Федеральным железнодорожным агентством ФРГ после подачи соответствующего заявления от железнодорожной компании. ФРГ в данном случае является специализированным государственным органом. Действие сертификата безопасности распространяется либо на общие железнодорожные сети (пути общего пользования), либо на отдельные железнодорожные ветки частных организаций (пути необщего пользования).

Для получения сертификата безопасности компания-оператор должна

доказать, что ее внутренние структурные документы, функциональные и технические возможности, а также уровень квалификации сотрудников позволяют соблюсти действующие европейские положения в области безопасности. Аналогичные требования соответствия правил безопасности предъявляются к лицам, управляющим железнодорожными локомотивами, и обслуживающим бригадам. Обязательную сертификацию проходит и сам подвижной состав, принадлежащий железнодорожным компаниям.

Ответственность за соблюдение норм безопасности несет сама железнодорожная компания. Подвижной состав проходит регулярный контроль и освидетельствование, осуществляемое надзирающим органом, который первоначально принимал и проверял этот состав на предмет соответствия правил эксплуатационной безопасности железных дорог. Прохождение регулярного контроля подтверждается документально и отражается в выдаваемых свидетельствах.

При проверке норм безопасности для допуска подвижного состава на пути общего пользования важным элементом является техническая совместимость инфраструктуры железнодорожного пути с железнодорожным подвижным составом. После создания единой европейской железнодорожной сети вопросы технической совместимости, т.е. способности железнодорожного подвижного состава (вагонов, локомотивов) к взаимодействию друг с другом и с инфраструктурой (железнодорожными путями), значительно возросли.

Развитие рынка железнодорожных перевозок, появление новых компаний-операторов с привлеченным либо собственным парком вагонов, увеличение конкуренции в области железнодорожной перевозки, — все это приводит к появлению технически более «продвинутого» подвижного состава — скоростные поезда, вагоны с увеличенной нагрузкой на ось, более широкие вагоны и т.д. Важным элементом развития железнодорожных перевозок в техническом плане является внедрение новых технологий, это связано и с системой управления, и с телекоммуникационной связью, что в свою очередь требует приведения к единым стандартам парка вагонов и локомотивов. Железнодорожные компании могут испытывать затруднения с возможностью выхода их парка на сети общего доступа, если вагоны и локомотивы конструктивно или технически не соответствуют железнодорожной инфраструктуре. Однако надзор в данной сфере со стороны контролирующих органов и недопуск технически несовместимого подвижного состава на пути общего пользования является важным элементом правового регулирования в области безопасности.

Правовое регулирование обеспечения безопасности в странах ЕС подразумевает, что весь допущенный к эксплуатации подвижной состав, а также допущенные к работе железнодорожные организации отвечают внутриевропейским требованиям безопасности, имеют необходимые разрешения и сертификаты соответствия и вправе оказывать железнодорожные услуги в области перевозки.

Несмотря на регулярное усиление мер безопасности в области железнодорожного транспорта на территории ЕС, железнодорожные аварии, к сожалению, происходят до сих пор. Вместе с тем европейские меры безопасности в настоящее время демонстрируют высокий уровень, что заставляет мировое железнодорожное сообщество изучать существующие европейские нормы безопасности, перенимать опыт реформ и адаптировать их результаты в других странах.

УДК 656.254.1

© Мамонова М. В.

— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

ОТРАЖЕНИЕ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ НА ПЕРИОД ДО 2030 ГОДА

Аннотация. В данной статье отражены основные вопросы, стоящие перед транспортной системой в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, проанализировано текущее состояние и определены основные перспективы развития железнодорожной отрасли в соответствии с Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года.

Ключевые слова: безопасность; железнодорожный транспорт; транспортная система; Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года; эксплуатация.

© Mamonova M.

— postgraduate student of Law Institute
of the Moscow state university of railway engineering

THE INTEGRATION OF ISSUES OF TRAFFIC SAFETY AND OPERATION OF RAILWAY TRANSPORT IN THE TRANSPORT STRATEGY OF THE RUSSIAN FEDERATION FOR THE PERIOD UP TO 2030

Abstract. This article describes the main issues facing transportation system in the area of traffic safety and operation of railway transport, the current state and the main prospects for the development of the railway sector in accordance with the Transport strategy of the Russian Federation for the period up to 2030.

Keywords: safety; railway transport; transportation system; Transport strategy of the Russian Federation up to 2030; operation.

Четкая, надежная работа всех звеньев железнодорожного транспорта общего пользования немыслима без высокой дисциплины и ответственности каждого участника перевозочного процесса на всех стадиях работы железнодорожного транспорта, начиная от проектирования, конструи-

вания и постройки железнодорожных устройств и железнодорожного подвижного состава, а затем на протяжении всего периода их эксплуатаций.

Случаи брака в работе, нарушения безопасности в транспортном процессе приводят к невосполнимым потерям пропускных и провозных способностей линий, наносят существенный вред и материальный ущерб, а в отдельных случаях создают угрозу для жизни и здоровья людей, окружающей среды, обороны и безопасности государства.

Значительная часть нарушений безопасности движения происходит из-за несоблюдения Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены МПС России 26 мая 2000 г. № ЦРБ-756) (далее — ПТЭ) — основного документа, который обязаны выполнять все без исключения железнодорожники. К тому же, нередко недочеты в эксплуатационной работе происходят из-за халатности, недисциплинированности, недобросовестного отношения отдельных железнодорожников к выполнению своих должностных обязанностей.

Отрицательно на безопасности движения поездов сказывается низкая надежность технических устройств, несоответствие технологических процессов и технических средств требованиям ремонта и восстановления работоспособности подвижного состава, устройств железнодорожного пути, автоматики, телемеханики, связи, систем энергообеспечения и других устройств.

Основным законодательным актом, регулирующим вопросы обеспечения безопасности, на современном этапе является Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации». В соответствии со ст. 2 указанного Закона безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта определяется как состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц.

Похожее определение предлагает Д. С. Давыдов, который считает, что «безопасность движения на железнодорожном транспорте — это комплекс организационно-технических мер, направленных на снижение вероятности возникновения фактов угрозы жизни и здоровью пассажиров, сохранности перевозимых грузов, сохранности объектов инфраструктуры и подвижного состава железнодорожного транспорта, экологической безопасности окружающей среды» [2].

Бесперебойное и качественное функционирование и безопасность эксплуатации железнодорожного транспорта во многом базируется на соблюдении обязательных требований к техническим устройствам, оборудованию, сооружениям, иным железнодорожным объектам, процессам их производства, эксплуатации, перевозки. Основным нормативным право-

вым актом здесь является Федеральный закон от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании».

Правовое регулирование безопасности движения, нормативных критериев системы эксплуатации железнодорожного транспорта, разработка и реализация государственной политики в области безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта общего пользования и эксплуатации транспортных и иных связанных с перевозочным процессом технических средств, таких как средства сигнализации и связи при движении поездов, верхнее строение пути, железнодорожные переезды, возложено на Минтранс России. Именно этот федеральный орган исполнительной власти в области железнодорожного транспорта уполномочен утверждать ПТЭ, правила перевозок грузов, правила перевозок пассажиров и др.

Вопросы безопасности функционирования железнодорожного транспорта, как и любого другого вида транспорта, всегда являлись важнейшим объектом внимания государства. В связи с этим Минтранс России считает весьма актуальной задачей разработку и принятие ведомственных нормативных правовых актов по транспортной безопасности, подготовку проектов нормативных правовых актов, утверждение которых находится в ведении Правительства РФ и Государственной Думы, в том числе разработку проектов федеральных законов о вопросах транспортной безопасности и технического регулирования в области железнодорожного транспорта [3, с. 9—10].

Ввиду изложенного становится необходимым формирование долгосрочной стратегии развития национальной транспортной системы. Основу для выработки данной стратегии составляют положения Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства от 22 ноября 2008 г. № 1734-р (далее — Транспортная стратегия).

Транспортная стратегия является основным документом, который определяет направления развития всей транспортной отрасли страны и железнодорожного транспорта в частности. В документе определены цели, индикаторы и задачи долгосрочного развития транспорта, инвестиционные и инновационные приоритеты, принципы и механизмы реализации государственной транспортной политики.

В актуализированной Транспортной стратегии главные стратегические приоритеты и цели развития национальной транспортной системы практически не изменились. Так, одними из главных стратегических приоритетов транспортной стратегии остались общетранспортные приоритеты (повышение производительности труда на транспорте, рентабельность транспортных систем и т.д.), которые способствуют обеспечению надежной и эффективной работы транспортной системы и ее естественному воспроизводству.

В целях реализации государственной транспортной политики в области повышения уровня транспортной безопасности до 2030 г. предполага-

ется выполнение на железнодорожном транспорте системы мероприятий, способствующих улучшению общего состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

В соответствии с актуализированной Транспортной стратегией развитие национальной транспортной системы должно быть взаимосвязано с обеспечением обороноспособности, военной безопасности страны и повышением антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры.

Для обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте планируется решить следующие основные задачи:

- разработать комплекс мероприятий по реализации приоритетных направлений обеспечения безопасности на объектах железнодорожного транспорта;

- определить угрозы безопасности объектов железнодорожной инфраструктуры;

- провести категорирование и оценить уязвимость объектов железнодорожного транспорта.

К сожалению, в настоящее время уровень транспортной безопасности остается очень низким, аварии на железных дорогах происходят постоянно. По мнению специалистов, причинами этого часто становятся массовые повреждения вагонов при погрузочно-разгрузочных работах и низкое качество изготовления отдельных элементов вагонов. Острой проблемой остается износ основных производственных фондов. Ситуация усугубляется еще и тем, что из-за длительного отсутствия на промышленных предприятиях значительных заказов на производство локомотивов, вагонов и путевой техники их развитие приостановилось. При сохранении таких тенденций прогнозируется ослабление провозной и пропускной способности железных дорог, что недопустимо.

В связи с этим для снижения аварийности и риска возможных происшествий техногенного характера на железнодорожном транспорте предполагается списание морально устаревших и отработавших нормативный срок службы технических средств и ужесточение контроля за выполнением требований эксплуатации железнодорожного транспорта. Уровень транспортных рисков к 2030 г. в соответствии с реализацией Стратегии должен сократиться на 63 % [1, с. 11].

Важную роль в достижении высокого уровня безопасности должно сыграть обеспечение потребности транспортного комплекса в высококвалифицированных специалистах с уровнем подготовки, отвечающей требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы.

Обеспечение транспортной безопасности позволит повысить уровень защищенности объектов железнодорожного транспорта от противоправных действий любого рода, в том числе усилить меры антитеррористической безопасности путем снабжения объектов современными системами видеонаблюдения, другими системами контроля пассажиров и несанкци-

онированного проникновения человека. С помощью разработки новых и пересмотра действующих законодательных и нормативных правовых актов РФ планируется усовершенствовать нормативно-правовую базу обеспечения безопасности объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта, в особенности по вопросу противодействия терроризму.

Помимо средств и мероприятий прямого обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте большое значение в достижении уровня защищенности транспортных объектов имеет развитие средств и эффективных систем контроля и надзора, совершенствование системы допуска к транспортной деятельности способом подтверждения соответствия транспортных средств и транспортных услуг установленным требованиям.

Таким образом, реализация поставленного перед системой железнодорожного транспорта до 2030 г. комплекса задач должна способствовать значительному повышению безопасности движения, обеспечению эффективной работы аварийно-спасательных служб, достижению безопасного уровня функционирования инфраструктурных объектов железнодорожного транспорта, а также повышению уровня соответствия транспортной системы задачам обеспечения военной безопасности и обороноспособности России.

В соответствии с Транспортной стратегией железнодорожная отрасль на рубеже 2030 г. должна стать системообразующей отраслью, которая выйдет на конкурентные позиции по уровню безопасности движения и эксплуатации транспорта, что будет способствовать повышению эффективности работы железнодорожного транспорта в целом и удовлетворению потребностей экономики и общества в качественных транспортных услугах.

Литература

1. Евсеев, О. В. Актуализация Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года / О. В. Евсеев, А. С. Мишарин // Транспорт Российской Федерации. Журнал о науке, практике, экономике. — 2013. — № 2. — С. 4—13.
2. Давыдов, С. А. Приборы диагностики как средство обеспечения безопасности движения поездов / Д. С. Давыдов // Современные технологии обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте: Материалы III Всероссийской с международным участием научно-практической конференции студентов (15—16 марта 2016 г.). — 2016. — С. 46—49.
3. Плахотич, С. А. Правовое регулирование безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта в условиях его структурного реформирования / С. А. Плахотич // Управление эксплуатационной работой и оптимизация перевозочных процессов на железнодорожном транспорте: сборник научных трудов. — 2013. — С. 159—170.

УДК 656.254.1

© Силаева Н. Г.

— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II

ОТРАЖЕНИЕ ВОПРОСОВ БЕЗОПАСНОСТИ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА В КОНЦЕССИОННЫХ СОГЛАШЕНИЯХ

Аннотация. Железнодорожный транспорт России — это национальная стратегическая комплексная инфраструктура, способствующая экономическому росту страны. Продолжающийся прирост грузооборота транспортной системы страны определяет необходимость поддержания высокого уровня обеспечения безопасности движения, что, в свою очередь, требует и соответствующих финансовых вложений. Анализ причин нарушений безопасности движения показывает, что их значительное количество обусловлено недостаточно высоким уровнем профессионализма и низкой технологической дисциплиной персонала, непосредственно участвующего в перевозочном процессе. Это связано в том числе и с тем, что на рынке транспортных услуг помимо ОАО «РЖД» с каждым годом увеличивается количество независимых участников перевозочного процесса, деятельность которых нуждается в системной интеграции и стандартизации, что существенно влияет на безопасность движения поездов. Соответственно, это требует дальнейшего совершенствования подходов к организации работ по обеспечению безопасности движения как в ОАО «РЖД», так и в других организациях — участниках перевозочного процесса. Повышение безопасности движения поездов является приоритетным направлением развития железнодорожного транспорта России.

Ключевые слова: безопасность движения; концессионные соглашения; участники перевозочного процесса.

© Silaeva N.

— graduate of Law Institute
of the Moscow state university of railway engineering

THE INTEGRATION OF ISSUES OF SAFETY AND OPERATION OF RAILWAY TRANSPORT IN THE CONCESSION AGREEMENTS

Abstract. Railway transport of Russia is a national strategic integrated infra-

structure leading to economic growth of the country. The continuing growth of freight turnover of the transport system of the country determines the need to maintain a high level of safety that, in turn, requires appropriate financial investment. Analysis of the causes of violations of traffic safety shows that there are a significant number due to the insufficiently high level of professionalism and low technological discipline of the personnel directly involved in the transportation process. It is connected including with the fact that the market of transport services in addition to JSC «RZD» every year increases the number of independent participants in the transportation process, the activity of which is in need of system integration and standardization, which significantly affects the safety of train movement. Accordingly, it requires further improvement of approaches to work organization on ensuring safety in JSC «RZD» and other participants of the transportation process. Improving the safety of movement of trains is a priority direction of development of railway transport of Russia.

Keywords: traffic safety; the concession agreement; members of the transportation process.

Повышению безопасности движения, социальной ответственности всех участников перевозочного процесса способствуют меры государственного регулирования, в числе которых, наряду с техническим регулированием, должны оказать свое положительное воздействие: страхование гражданской ответственности — лицензирование железнодорожной деятельности; аккредитация как признание компетентности физических или юридических лиц выполнять работы на железнодорожном транспорте при соблюдении ими требований к объектам железнодорожного транспорта; аттестация железнодорожного персонала; метрологическое обеспечение деятельности, влияющей на безопасность; государственное расследование причин транспортных происшествий с поездами, их учет и разработка мероприятий по их предотвращению в будущем.

Вместе с тем безопасность движения поездов — категория не только техническая, но и экономическая. Поддержание безопасности требует затрат как капитальных, так и текущих, а нарушения безопасности, как правило, сопровождаются большим или меньшим ущербом. В то же время дефицит инвестиционных ресурсов, высокий износ основных фондов железных дорог, недостаточная системность в решении вопросов бюджетирования обостряют проблему обеспечения безопасности движения.

Резюмируя вышеизложенное, можно выделить несколько актуальных задач, направленных на обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта:

— приведение уровня качества и безопасности перевозок в соответствие с требованиями населения и экономики и лучшими мировыми стандартами на основе технологического и технического развития железнодорожного транспорта (например, автоматизация ряда операций);

— повышение инвестиционной привлекательности железнодорожного транспорта (например, использование концессий с целью привлечения инвестиций, обеспечения эффективного использования имущества, находящегося в государственной или муниципальной собственности и повышения качества товаров, работ, услуг, предоставляемых потребителям).

Концессии в секторе железных дорог являются эффективным способом расширения участия частного бизнеса. Концессия представляет собой контракт между государственным собственником и частной компанией на согласованное оказание железнодорожных услуг. Данный вид соглашения отличается от полной продажи всего бизнеса и обычно используется в целях формирования конкуренции за право обслуживания рынка, а не конкуренции на рынке.

В большинстве стран концессия предполагает контракт на оказание вертикально интегрированных услуг по железнодорожным перевозкам. В рамках примерного концессионного контракта государство сохраняет за собой право собственности на земельные участки, по которым проходит железная дорога, и передает частной компании большинство других объектов инфраструктуры, подвижного состава и право осуществления железнодорожных перевозок в течение срока действия контракта.

Концессии обычно являются долгосрочными механизмами, позволяющими воспользоваться преимуществами частных инвестиций и методов коммерческого управления. Концессии в секторе железных дорог могут охватывать всю деятельность предприятия или же определенные направления деятельности — грузоперевозки, пригородные или междугородные перевозки пассажиров. Концессионные схемы используются в странах Европы, Латинской Америки, Африки и многих других регионах мира, как правило, с положительными результатами.

Развитие частногосударственного партнерства, в частности концессий, наиболее актуально в настоящее время и в нашей стране.

Основными принципами выступает направленность на снижение предпринимательских и инвестиционных рисков, развитие транспортной инфраструктуры и выявление приоритетов с точки зрения безопасности эксплуатации железнодорожного транспорта.

Вопросы безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта нашли свое отражение в Примерном концессионном соглашении в отношении объектов железнодорожного транспорта (утверждено постановлением Правительства РФ от 5 декабря 2006 г. № 744 в соответствии с ч. 4 ст. 10 Федерального закона от 21 июля 2005 г. № 155-ФЗ «О концессионных соглашениях»). Согласно п. 56 Соглашения концессионер обязуется осуществлять деятельность в соответствии с требованиями законодательства РФ о железнодорожном транспорте, других нормативных правовых актов в области железнодорожного транспорта, в том числе осуществлять разработку и реализацию мер по безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Что имел в виду законода-

тель под разработкой мер безопасности? С нашей точки зрения, железнодорожные общества ни в коей мере нельзя отпускать государством в самостоятельное плавание в надежде на рыночные саморегулирующие силы.

С момента принятия документа прошло более 10 лет, но до недавнего времени механизм концессионных соглашений не запускался. Причина заключается в том, что инвестиционные проекты, связанные с железнодорожным транспортом, отличаются более низкими значениями по практически всем основным показателям, характеризующим инвестиционную привлекательность: долгим сроком окупаемости, высоким объемом капитальных вложений, большими техническими, экономическими и политическими рисками, значительным воздействием на окружающую среду.

Только в последние годы стала наблюдаться инвестиционная активность:

— 2015 г. — запущен процесс подготовки концессионного проекта по строительству Высокоскоростной магистрали Москва—Казань. Соответствующее распоряжение подписал председатель правительства. Сейчас проект проходит стадию изысканий и разработки проектно-сметной документации;

— на 2018—2022 гг. намечено строительство железнодорожной магистрали по маршруту Обская-Салехард-Надым-Хорей-Панголы-Новый Уренгой-Коротчаево общей протяженностью 707 км и прилегающей инфраструктуры. Эти работы предусмотрены соглашением о совместной реализации проекта Северного широтного хода, которое заключили ОАО «РЖД» и правительство Ямало-ненецкого автономного округа (ЯНАО). Соглашение разделяет сферы ответственности между ОАО «РЖД» и правительством ЯНАО. Проект будет реализован с привлечением средств инвесторов по концессионной схеме;

— 28 июля 2016 г. подписано распоряжение Правительства РФ № 1605-р о заключении с ЗАО «Таманьнефтегаз» концессионного соглашения в отношении железнодорожных путей, контактной сети и совокупности технических средств, используемых для регулирования и обеспечения безопасности поездов. В перечень обязательств концессионера по концессионному соглашению включен пункт: обеспечение за счет собственных средств выполнения требований законодательства РФ в области транспортной безопасности в отношении объекта концессионного соглашения.

Железнодорожный транспорт является стратегически важным объектом государства, и его развитие дает мощный импульс росту всей экономики. Вопросы безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта должны стоять в одном ряду существенных условий заключения концессионного соглашения. Использование концессий должно сопровождаться адекватной правовой и институциональной базой регулирования и контроля. В процессе интенсивной эксплуатации железные дороги, подвижной состав и вся прилегающая инфраструктура быстро изнашиваются. Основная проблема безопасности будет выражаться в недоста-

точной заинтересованности концессионеров в проведении модернизации, поскольку это требует больших капиталовложений, что неизбежно отражается на прибыли.

Хорошо подготовленная правовая, контрольно-ревизионная, технико-экономическая и информационная базы — залог успеха в развитии концессионных схем в железнодорожной сфере.

В целях решения проблем и задач в области обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта необходимо расширить перечень мер при заключении концессионных соглашений в железнодорожной сфере.

Предлагаем закрепить в Примерном концессионном соглашении в отношении объекта железнодорожного транспорта пункт: использовать при создании, создании и реконструкции, реконструкции, эксплуатации объекта Соглашения качественно новые интеллектуальные системы обеспечения безопасности движения (комплексные технологии управления и инновационные системы; комплексные системы защиты информационной инфраструктуры железнодорожного транспорта от компьютерных атак и ее основного компонента — системы обнаружения и предупреждения компьютерных атак). Для этого требуется создать новую и актуализировать существующую нормативно-техническую базы в области киберзащитности.

УДК 628.5:656

© Фишбей И. Д.

— аспирант Юридического института
Московского государственного университета
путей сообщения Императора Николая II
iosif_fishbei@mail.ru

ПРОБЛЕМЫ ПРАВОВОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПРИ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПЕРЕВОЗКАХ

Аннотация. В статье представлены проблемы правового обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта при международных перевозках с учетом отсутствия транспортного транзитного груза, основной объем которого идет морем в обход территории РФ.

Ключевые слова: безопасность перевозок и эксплуатация железнодорожного транспорта; транспорт; транзит; международные перевозки; усовершенствование законодательства.

© Fishbey I.

— graduate of Law Institute
of the Moscow state university of railway engineering
iosif_fishbei@mail.ru

THE PROBLEMS OF LEGAL SAFETY OF MOVEMENT AND OPERATION OF RAILWAY TRANSPORT IN INTERNATIONAL TRAFFIC

Abstract. The article presents problems of legal safety of movement and operation of railway transport in international transportation given the lack of transit and transport of goods most of which is by sea bypassing Russia.

Keywords: traffic safety and operation of railway transport; transport; transit; international transport; improvement of the law.

Важным фактором правовой проблемы при обеспечении безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта является то, что нет федерального нормативного правового акта, обобщающего основные нормы и правила поведения при международных перевозках железнодорожным транспортом.

Данная деятельность регулируется различными нормативно правовыми

ми актами и международными договорами, которые по своей сути приблизительно напоминают нормы права, но фактически такими не являются.



Есть федеральные законы, регулирующие деятельность по международным транзитным перевозкам автомобильным транспортом, по транзитным морским перевозкам. А закона по международным перевозкам железнодорожного транспорта нет.

Данный вид деятельности регулируется различными нормативными правовыми актами, в том числе и международными, или международными договорами.

В частности, многое, в том числе в области безопасности и эксплуатации железнодорожного транспорта, регулируется из так называемого договора международной перевозки грузов. И совсем немного о безопасности упоминается в Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», где сказано, что необходимо обеспечить безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта — состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц. Обеспечение безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта — система экономических, организационно-правовых, технических и иных мер, предпринимаемых органами государственной власти, органами местного самоуправления, организациями железнодорожного транспорта, иными юридическими лицами, а также физическими лицами и направленных на предотвращение транспортных происшествий и снижение риска причинения вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц.

Также широко используется и применяются правила и нормы Конвенции о международных перевозках (грузов и пассажиров) по железным дорогам (КОТИФ) (сокр. от фр. *Convention relative [Organisation] aux transports internationaux ferroviaires*), заключенной в Берне 9 мая 1980 г. КОТИФ вступила в силу с 1 января 1985 г., в настоящий момент действует в редакции так называемого Вильнюсского протокола от 3 июня 1999 г. (вступил в силу 1 июля 2006 г.). Для России и основной текст Конвенции, и Протокол действуют с 1 февраля 2010 г. Общее число стран-участниц (включая Рос-

сию) — 41: практически вся Европа, три африканские (Алжир, Марокко, Тунис) и пять азиатских (Иран, Ирак, Ливан, Сирия, и Турция) стран.

Существует специальный орган, который занимается администрированием исполнения Конвенции — Межправительственная организация для международных перевозок по железным дорогам (*Organization aux transports internationaux ferroviaires — OTIF*), созданная 1 мая 1985 г. взамен предшественника — Международного комитета железнодорожного права, функционировавшего с 1890 г.

Сама Конвенция по объему не особенно велика, а с точки зрения своего содержания должна быть охарактеризована как документ более дефинитивный, чем строго юридический. Но у Конвенции имеется ряд приложений — именно они и выполняют основную содержательную нагрузку, будучи и по своей сути, и по происхождению вполне законченными самостоятельными актами (конвенциями).

Важнейшим для целей изучения международного коммерческого права является приложение В, озаглавленное как «Единые правовые предписания к договору о международных перевозках грузов железнодорожным транспортом» (сокращенно — правила ЦИМ, ЦИМ-КОТИФ, Единые правила МГК). Меньшее значение представляют собой остальные приложения: С — Регламент международной железнодорожной перевозки опасных грузов; D — Единые правила к договору об использовании вагонов в международном железнодорожном сообщении — ЦУВ и E — Единые правила к договору об использовании инфраструктуры в международном железнодорожном сообщении — ЦУИ. Приложения F и G определяют требования к подвижному составу, используемому при международных перевозках, т.е. имеют вспомогательное, техническое значение.

Конвенция КОТИФ со своими многочисленными приложениями вобрала в себя нормы целого ряда предшествующих международных соглашений, а именно: Бернских конвенций (а) о пользовании подвижным составом в международных железнодорожных перевозках 1886 г. (организован предшественник ОТИФ с функциями арбитража + изменения в Париже (1898) и Берлине (1906)); (б) о железнодорожных перевозках грузов (МГК) 1890 г. (с дополнительной декларацией 1893 г., с изменениями 1928 и 1938 гг.; первоначально участвовали Австро-Венгрия, Бельгия, Германия, Голландия, Италия, Люксембург, Россия, Франция, Швейцария), а также (в) о международных перевозках пассажиров и багажа (МПК) 1890 г.; (г) Женевской конвенции 1923 г. (участвовало 42 государства), устанавливавшей правила, касающиеся железнодорожных путей и сооружений, технической эксплуатации железных дорог, взаимного использования подвижного состава и технического единообразия поездов и материалов, отношений между железными дорогами и клиентурой, тарифов, финансовых взаимоотношений администраций дорог, и (д) римских Конвенций 1933 г. (1) о железнодорожных перевозках грузов (по прямым накладным) и (2) о перевозке пассажиров и багажа (по прямым билетам), согласно единым во

всех государствах правилам.

Российская империя участвовала в трех Бернских конвенциях (1886 и 1890 гг.), но Советская Россия (а позднее и СССР) правопреемства по этому участию не подтвердили.

Транзит — важная отрасль в истории прошлой и современной мировой экономики, имеющая четко выраженный посреднический характер. Транзит — это учет грузов, проходящих по территории страны на протяжении определенного периода времени. Транзит является важной ценовой составляющей логистического процесса транспортировки груза от производителя к потребителю и имеет сложную многослойную структуру. По своей сути транзит является экспортом транспортных услуг, предоставляемых национальными компаниями грузовладельцу и перевозчику при следовании груза и транспортного средства по территории РФ. Набор этих услуг зависит от уровня развития национальной товаропроводящей сети и ее качества. Прежде всего это услуги национальных перевозчиков, экспедиторов, связистов. Кроме того, транзит является катализатором развития широкого спектра сопутствующих услуг по заправке транспортных средств топливом, организации торговли и питания, ремонту транспортных средств и его сервисному обслуживанию. Транзит позволяет эффективно использовать резервы провозных возможностей национальных транспортных систем, стимулирует их воспроизводство и совершенствование. Как следствие этого — активно развивается транспортное машиностроение и обеспечивающие его отрасли¹.

Существующий и отлаженный механизм международной системы транспортных морских перевозок ежегодно транспортирует по своим коммуникациям около 10 млн контейнеров в год. Сроки доставки грузов составляют примерно от 1,5 до 2 месяцев. Ввиду развивающихся рынков стран Азиатско-Тихоокеанского региона объемы транзитных грузопотоков увеличиваются примерно на 1—2% в год. Территория РФ с ее транспортными коммуникациями и Транссибом представляет собой своеобразный сухопутный мост для грузовых торговых транзитных потоков, между основными макроэкономическими полюсами — странами Евросоюза и Азиатско-Тихоокеанского региона, Америки и Евразии, иными словами это шелковый путь, для сокращения времени доставки транзитных грузов².

Создание трансконтинентальных магистралей выгодно для международной торговли. Между государствами Европейского Союза и Азиатско-Тихоокеанского региона ежегодно перемещается около 10 млн контейнеров. Сейчас основная часть этого потока (98%) перевозится иностранным морским флотом через зарубежные порты, минуя территорию РФ. Вместе с тем транзитный путь из Азиатско-Тихоокеанского региона в Европу по Транссибирской магистрали вдвое дешевле и короче морского пути (срок доставки контейнеров по Транссибу — 8—12 дней, морским транспортом

¹ URL: <http://www.mintrans.ru/upload/iblock/237/1510.docx>.

² Там же.

— 1—2 месяца), реализация проекта позволит серьезно развивать инфраструктуру — морские порты в Балтийском, Азово-Черноморском, Каспийском, Северном и Дальневосточном бассейнах, Транссиб, Байкало-Амурскую магистраль¹.

Повышение безопасности перевозок позволит создать транспортную систему, превосходящую по всем параметрам и технологиям, мировой рынок транспортных услуг и предложит переориентацию транзитных грузопотоков на российские транспортные коридоры и увеличение доходов от реализации транзитного потенциала. Совместное развитие объектов российской транспортной инфраструктуры обеспечит интеграцию евроазиатских транспортных систем, повысит конкурентоспособность российских перевозчиков на мировом рынке, количественное и качественное обеспечение транспортного обслуживания внешней торговли. Под данный проект будут привлечены инвестиции, что обеспечит приток капитала в страну и позволит повысить инновационную составляющую транспортной системы страны, нарастить наукоемкие технологические сферы, освоить внутренние и международные рынки транспортных услуг.

Основная проблема в разработке и реализации нормативно правовой базы федерального значения заключается в том, что не подо что разрабатывать и вводить применение данных норм и самого закона. У государства фактически нет такой статьи дохода, как международный транзит.

Большинство всех норм и правил при данном виде перевозок и их безопасности при эксплуатации железнодорожного транспорта существует на уровне министерств и ведомств внутри транспортной железнодорожной отрасли, поскольку не существует самого транзита международных грузов. И это основная проблема, влекущая за собой неразвитое юридическое поле деятельности для создания и внедрения норм, регулирующих данный вид деятельности.

¹ URL: <http://www.asks.ru/news/archive/all/page/21/>

Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфраструктуры

УДК 656.342.08:625.17

© Попов В. Л.

— старший преподаватель кафедры
«Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

ВИДЕОНАБЛЮДЕНИЕ В МЕТРО КАК ГАРАНТ БЕЗОПАСНОСТИ НА ТРАНСПОРТЕ

Аннотация. Вопросы безопасности на станциях, эскалаторах, переходах, вагонах метро — это большой и довольно сложный комплекс задач, требующих вдумчивого подхода и больших финансовых затрат. При этом видеонаблюдение неоспоримо является самым мощным из технических средств обеспечения безопасности, так как предоставляет визуальную, а при необходимости и акустическую информацию о происходящих событиях в охраняемой зоне. Чтобы разобраться в этом, необходимо понять, для чего необходима система видеонаблюдения, каковы ее технические возможности и какие задачи она решает для обеспечения безопасности.

Ключевые слова: обеспечение безопасности пассажиров на транспорте, Метрополитен, система видеонаблюдения, камеры слежения.

© Popov V.

— senior lecturer in «Criminal law,
criminal process and criminalistics»
of Law Institute of the Moscow state university
of railway engineering

VIDEO SURVEILLANCE IN METRO AS A GUARANTOR OF TRANSPORT SECURITY

Abstract. Security issues at the stations, the escalators, underpasses, subway is a large and fairly complex task that requires a thoughtful approach and high financial costs. The surveillance undeniably is the most powerful technical means of security, as it provides a visual and optionally sound information on what is happening in the protected area. To understand this, you need to understand why do you need CCTV, what are her technical ability and what prob-

lems it solves for safety.

Keywords: security of the passengers on transport, metro, CCTV, security cameras.

Московское метро, отметившее в мае 2016 г. свое 81-летнее, — самый популярный столичный вид транспорта, принимающий на себя около 60% всех московских пассажиров. Известно, что ежедневно метро столицы перевозит порядка 9 млн человек. И как следствие этого является местом крайне повышенной опасности, что непосредственно указано в п. 1.2 Правил пользования Московского метро, утвержденных в виде Приложения к постановлению Правительства Москвы от 16 сентября 2008 г. № 844-ПП. Подтверждением этому являются не только нашумевшие теракты, совершенные 29 марта 2010 г. на станциях «Лубянка» и «Парк культуры», которые унесли жизни 39 человек, не считая десятков раненных, но и как показывает полицейская статистика, наличие большого количества совершаемых преступлений, преимущественно связанных с грабежами, разбоями и кражами. Из числа только заявленных преступлений это порядка 2000 ежегодно.

Проведенными прокурорскими и ведомственными проверками столичных видов транспорта в 2010 г., явившимися реакцией властей на совершенные теракты, было установлено, что современная система безопасности на транспорте и в первую очередь в Московском метрополитене не соответствует современным требованиям обеспечения безопасности пассажиров, а поэтому требует скорейшей модернизации. Так, в Указе Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» была отмечена необходимость завершить до 1 января 2014 г. создание комплексной системы обеспечения безопасности на транспорте, прежде всего на метрополитене, для предотвращения чрезвычайных ситуаций, террористических актов и обеспечения защиты населения от любых видов посягательств на их жизнь, здоровье и имущество, а до 31 марта 2011 г. оснастить наиболее уязвимые объекты транспортной инфраструктуры и транспортных средств специализированными техническими средствами и устройствами, обеспечивающими устранение их уязвимости от актов незаконного вмешательства.

Понятно, что вопросы безопасности на станциях, эскалаторах, переходах, вагонах метро — это большой и довольно сложный комплекс задач, требующих вдумчивого подхода и больших финансовых затрат. При этом видеонаблюдение неоспоримо является самым мощным из технических средств обеспечения безопасности, так как предоставляет визуальную, а при необходимости и акустическую информацию о происходящих событиях в охраняемой зоне.

В современных средствах массовой информации нередко встречаются публикации и видеосюжеты о победных достижениях в обеспечении без-

опасности на метрополитене, и в частности связанных с современной видеоохранной системой. Многообещающие заголовки типа: «Извращенцев в метро вычислят интеллектуальные камеры», «Интеллектуальная система наблюдения обнаруживает противоправные действия», «Умные камеры в метро распознают преступников», «Обнаружение преступника в толпе пассажиров» и т.п. порой только запутывают ситуацию, тем более что мало кто понимает истинные возможности видеокамер, которыми оснащены системы наблюдения.

Чтобы разобраться в этом, необходимо понять, для чего необходима система видеонаблюдения, каковы ее технические возможности и какие задачи она решает для обеспечения безопасности.

Бытует ошибочное мнение, что видеокамера «видит» лучше, чем глаз человека. И продавцы данной продукции всячески поддерживают это заблуждение, используя его как маркетинговый ход. Вместе с тем наш зрительный орган обладает настолько исключительными возможностями, что превосходит любую современную видеокамеру.

Во-первых, глаза человека обеспечивают бинокулярное, т.е. стереоскопическое зрение, воспринимающее объекты в объеме. Эффективное горизонтальное и вертикальное поле зрения одного неподвижного глаза составляет примерно 70 и 80 угловых градусов, а двух — 125—150, что обеспечивает не только высокую остроту зрения, но и дает разрешение картинки свыше 100 мегапикселей. К тому же адаптированный глаз в темноте имеет пороговую чувствительность всего лишь в несколько квантов света.

Единственное, чем может «похвастаться» видеокамера в системах наблюдения, — это возможность получения черно-белого изображения в инфракрасном диапазоне, нечувствительном для человеческого глаза, что позволяет использовать ее скрытно в ночных условиях.

Из указанного следует, что само по себе видеонаблюдение не обеспечивает безопасность в прямом смысле слова, оно лишь предоставляет визуализацию охраняемого участка, при этом уступая зрительному органу человека.

В последнее время часто встречаются высказывания о новых возможностях интеллектуального видеонаблюдения, преподнося его чуть ли не панацеей для качественного обеспечения безопасности. Не стало исключением и метро. Так, до конца 2016 г. планируется установка 20 тыс. таких камер в Московском метрополитене на замену старых.

Но в чем же суть данного интеллекта? Это всего лишь использование программного обеспечения с реализацией функции выделения областей видеокadra, полученного с простой цифровой видеокамеры. Данная функция уже более десятка лет используется в программах широкого доступа для ВЕВ-камер, таких, например, как: *WebCam Looker*, *WebcamXP*, *Globoss*, *VebCam Monitor*, *iSpy*, *Xeoma*, *AbelCam* и т.д. Ее сущность заключается в том, что видеоизображение на экранах монитора делится на зоны, например, выделяется яма с рельсовыми путями. И как только на выделенном участ-

ке появляется посторонний предмет, как правило, упавший человек, то сразу срабатывает сигнализация. По этому же принципу работает и статическая сигнализация на оставленную коробку, сумку и т.д. Если предмет в кадре не меняет свое статическое положение в установленное программой время (например, 5 минут), подается сигнал на охранный пульт. Аналогичным способом может отслеживаться и быстрое перемещение объекта в кадре, например бегущий человек.

Еще одна функция интеллектуального наблюдения основана на автоматическом распознавании лиц с базой данных террористов и преступников. Таких программ в мире уже насчитывается не один десяток, но все они реализуются на одном принципе — это выделение в автоматическом режиме антропометрических точек на лице человека, таких как: зрачки глаз, внутренние и наружные углы глаз, нижнеушная, верхнегубная, нижнегубная, крайнегубные, подбородочная, верхнеушные, крайнеушные и т.д., а также относительное соотношение расстояний между ними, которое дает более или менее индивидуальную картину и позволяет установить разыскиваемую личность (рис. 1). При этом данная система априори не в состоянии идентифицировать конкретное лицо, а может определить лишь его общее сходство с проверяемым лицом по групповым анатомическим признакам: межзрачковое расстояние, высота лица, ширина глазной щели, ширина носа, ширина губ, высота носа и т.д.

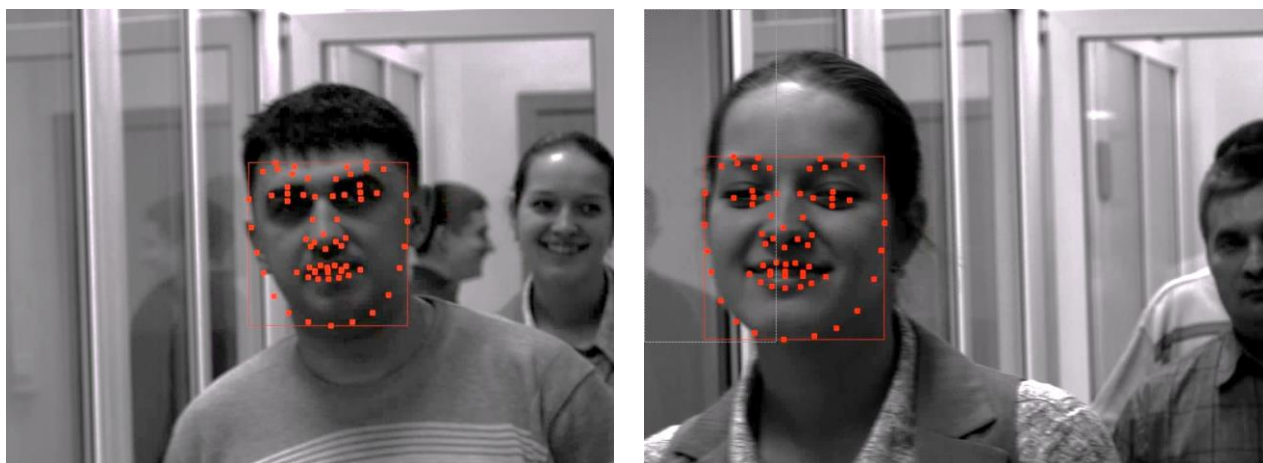


Рис. 1. Система автоматизированного распознавания лиц VOCORD

Подтверждением этому может служить тот факт, что в качестве методов, положенных в основу программного алгоритма, были взяты методы, разработанные еще в 1960-х гг. рижским криминалистом Р. Э. Эльбуром («Графический идентификационный алгоритм») и Е. Ю. Брайчевской и Н. М. Зюскином («Метод сопоставления относительных величин размерных признаков»). Несмотря на то что в разработке метода графического идентификационного алгоритма участвовал русский математик Л. И. Лихачев, последующие проверки данного метода экспертным путем установили, что данный метод нередко приводит к ошибочным результатам, а

поэтому его использование, как указано в современной экспертной литературе, недопустимо при отождествлении лиц в портретной экспертизе [1].

Второй метод в виде сопоставления относительных величин является лишь дополнительным экспертным методом и чаще применяется в экспертизе для демонстрации различий элементов внешности, нежели их сходства. Иными словами, как любая автоматизированная поисковая система, программа не дает категорического «да», а предлагает лишь рекомендательный список в процентном сходстве с конкретным лицом, который далее должен проверяться сотрудниками МВД России, т.е. которые с учетом загруженности веток метро должны располагать мобильностью для проверки подозреваемого лица. И это с учетом того, что он может находиться 1—3 минуты на переходе, 2—4 минуты на эскалаторе и 1—2 минуты на платформе.

Выловить такого подозреваемого в подвижном составе так и вообще становится фантастичным. Стоит отметить и тот факт, что данная система распознавания лиц довольно привередлива по условиям съемки. То есть если голова наклонена, либо фиксируемое лицо движется в быстром темпе, либо на нем кепка с козырьком, то алгоритм индивидуализации объекта или не сработает вовсе, или выдаст искаженную картину.

Отсюда следует, что видеокамера данной системы должна располагаться в максимально близком расстоянии от объекта съемки, при этом фиксация должна происходить как можно в более статичном состоянии человека и при условии, что он будет смотреть прямо в кадр (в фас). Наиболее удачным местом расположения таких камер, конечно же, являются турникеты, которые отсекают поток по одному человеку и с учетом задержки срабатывания вызывают вынужденные статические остановки пассажира.

Что же можно наблюдать в действительности? А в действительности станции Московского метрополитена по прежнему оборудованы крайне плохо, это вход и выход в фойе метро, верхняя и нижняя часть эскалатора (для непосредственного контроля безопасности пассажиров), въезд и выезд из тоннелей, для контроля движения подвижного состава и предотвращения несанкционированного проникновения в туннель (защищены наиболее качественно за счет множественной локализации камер — рис. 2а), на входах и выходах переходов между станциями и непосредственно в залах, как правило, на дальних торцевых стенах (рис. 2б, в), т.е. на расстоянии длины подвижного состава — 130 м.

В вагонах метро камеры располагаются аналогичным образом, т.е. противоположно друг другу, на его торцевых частях на расстоянии длины вагона — 18 м (рис. 2г). Все данные камеры объединяет то, что расположены они высоко, над головами пассажиров, чтобы обеспечить более широкую зону видеозахвата и предотвратить несанкционированный доступ к ним.



Рис. 2. Видеокамеры Московского метрополитена

Из вышеуказанного можно заключить, что с учетом малого количества и имеющегося расположения камер они не обеспечивают должного контроля за обстановкой, так как не контролируют множество слепых зон как в залах станций, например за колоннами, так и в самом вагоне, особенно в часы пик — наиболее излюбленное время для террористов, когда образуется столпотворение пассажиров.

Порой в качестве аргумента утверждается, что и не надо контролировать каждый угол станции или вагона, а имеющиеся суперсовременные камеры в метро позволяют качественно запечатлеть обстановку с целью предотвращения, а также последующего раскрытия и расследования преступлений и правонарушений. Чтобы разобраться в этом, надо понять принцип построения изображений в самых современных цифровых видеокамерах.

В настоящее время такими являются камеры *FULL HD*. Их разрешение определяется количеством пикселей (рх) в матрице, расположенных по горизонтали и вертикали. В данных камерах оно составляет по вертикали — 1080 и горизонтали — 1920. Произведение этих данных в конечном итоге и образует разрешение видеокамеры, которое измеряется в мегапиксе-

лях и равно оно 2,1 Мрх. Новый видеоформат 4К, который только начинает набирать обороты, дает разрешение 12 Мрх, но в системах видеонаблюдения пока не используется. Для сравнения, в современных профессиональных фотоаппаратах используются матрицы с разрешением свыше 20 Мрх.

Если предположить, что разрешение матрицы и является окончательным критерием для качественной детализации полученных изображений на видеокамерах наблюдения, как думает большинство граждан, то это большое заблуждение. Помимо разрешения матрицы, на формирование изображения в оптических системах, которыми являются видеокамеры, во многом влияет объектив камеры и выбор дистанции до наблюдаемого объекта.

Чтобы понять это, необходимо воспользоваться формулой:

$$F = R \times k \text{ (рис. 3),}$$

где: F — фокусное расстояние объектива (мм); R — дистанция до объекта (м); k — коэффициент для различных задач (0,25 — обнаружение человека; 1 — распознавание человека на уровне группового сходства; 2,5 — идентификация человека).



Рис. 3. Взаимозависимость детализации изображений видеокамеры от фокусного расстояния и дистанции

Например, для обнаружения человека с расстояния 30 м ($F = 30 \times 0,25 = 7,5$) понадобится объектив с фокусным расстоянием 7,5 мм, а для идентификации человека при том же расстоянии ($F = 30 \times 2,5 = 75$) потребуется объектив с фокусным расстоянием 75 мм.

Казалось бы, ничего «страшного», надо брать объектив с большим фокусным расстоянием, например 250 мм, именуемым в народе «телевик», и проблемы исчерпаны. Но есть еще одна зависимость — это угол обзора камеры, который напрямую зависит от фокусного расстояния объектива. И чем больше фокусное расстояние объектива, тем меньше угол его обзора (рис. 4) и как следствие глубина резкости на дальних и близких расстоя-

ниях. Например, при использовании объектива с фокусным расстоянием 50 мм угол обзора камеры (с форматом стандартной матрицы 1/3) составит всего лишь 5°, а с фокусным расстоянием 2,8 мм — 78°. При этом глубина резкости во втором случае будет выше, чем в первом.

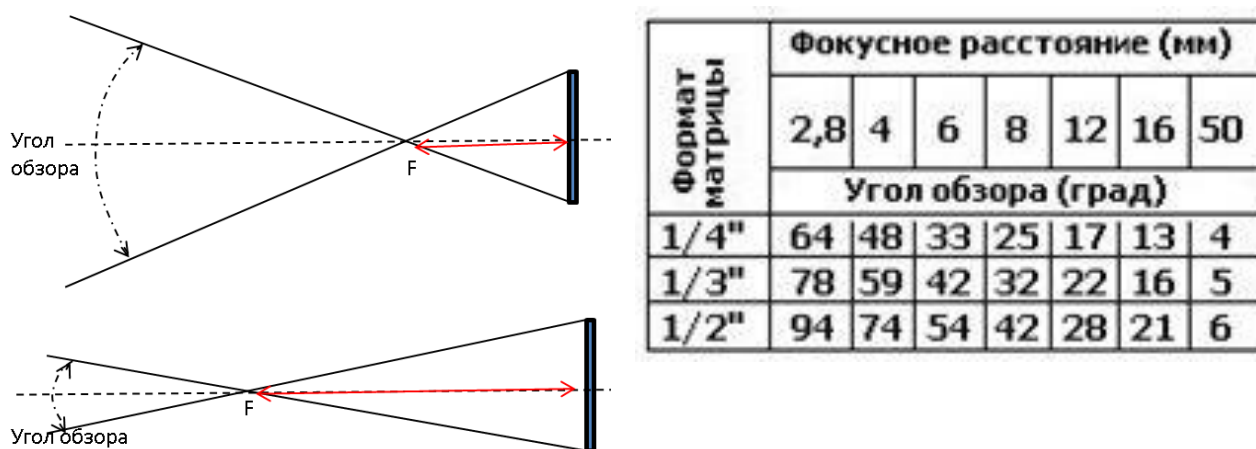


Рис. 4. Взаимозависимость углов обзора видеокамеры от фокусного расстояния объектива

Исходя из имеющегося расположения камер в метрополитене, можно достоверно утверждать, что в основу взят максимально широкий угол обзора просматриваемой зоны контроля в ущерб детализации изображения фиксируемых лиц, а следовательно, рассчитывать на использование таких видеокадров в качестве отождествления с разыскиваемыми лицами крайне затруднительно, а порой и просто невозможно.

Как показывает статистика следственных органов, в 80% такого рода видеозаписи действительно оказываются бесполезными для следствия из-за невозможности идентификации по ним преступника [2].

Можно наблюдать это и на примере такого громкого дела, как расстрел 17 ноября 2013 г. у станции метро «Нагорная» приезжего из Дагестана Хашима Латипова. Преступники до сих пор не опознаны, и это с учетом того, что камера располагалась от них на довольно близком расстоянии, около 4 м (рис. 5). А если бы события развернулись в центре вагона, то вряд ли было бы возможным опознать данных лиц даже на уровне группового сходства.

Подводя итог, можно утверждать, что главной задачей систем видеонаблюдения было и остается получить наиболее качественное, цветное изображение с высоким разрешением для обнаружения и распознавания объекта съемки. И под распознаванием следует понимать не просто зрительное сходство, которое может быть установлено и программно (интеллектуальное видеонаблюдение), а возможность идентификации конкретного запечатленного лица от массы других подобных, в том числе и сходных по внешности. И установить это можно только экспертным путем при помощи портретной экспертизы, которая предъявляет к объектам видеосъемки определенные требования, а именно:

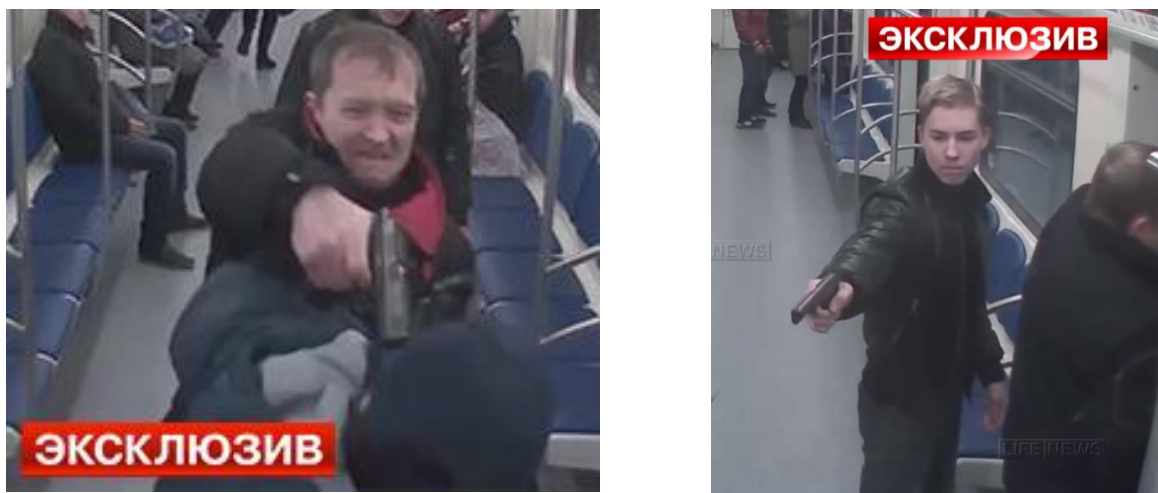


Рис. 5. Кадры видеозаписи расстрела Хашима Латипова 17 ноября 2013 г. у станции метро «Нагорная»

— фотографическое изображение с передачей мелких деталей элементов внешности (рта, носа, глаза, уха, бровей, кожи, на которой могут отобразиться складки родинки и т.д.);

— ракурс фотоизображений должен производиться не сверху вниз под углом, внося перспективное искажение внешности, а строго в фас, когда лицо смотрит непосредственно на камеру;

— статичность видеок кадров, т.е. отсутствие смазанности объекта съемки за счет его быстрого перемещения, что может достигаться либо увеличением частоты кадров (свыше 30 к/с), либо фиксацией лиц в строго определенных зонах.

Как уже было сказано выше, наиболее удачным местом, соответствующим данным условиям, являются турникеты (рис. 6), при этом камера должна располагаться в виде глазка (как в банкоматах) на уровне красного и зеленого индикатора, на который и смотрит пассажир, прикладывая электронный билет к считывателю турникета. В случае выявления сходства с разыскиваемым лицом турникет не должен открываться, дабы не допустить проникновения сомнительного пассажира в охраняемую зону. Но при этом должен подаваться аварийный сигнал тревоги с конкретного турникета, что позволит наряду полиции, который как правило и находится в данной зоне, принять соответствующие безотлагательные меры.



Рис. 6. Современные турникеты Московского метро
(стрелкой показано возможное место расположения камеры)

В залах, переходах и вагонах метро количество камер должно быть увеличено, чтобы исключить любые слепые зоны. При этом использование беспроводных мобильных либо скрытых видеокамер является нецелесообразным, так как силовые электромагнитные установки подвижного состава, а также возможность использования специальных радиоэлектронных средств для предотвращения дистанционных подрывов возможных взрывных устройств будут отключать данные камеры. Камеры должны располагаться только стационарно, к тому же их наличие является хорошим профилактическим средством для предотвращения любых противоправных действий. И надо всегда помнить русскую поговорку, что скупой платит дважды. При этом жизнь, здоровье и безопасность граждан является высшей ценностью государства, и экономить на этом нельзя.

Литература

1. Зинин, А. М. Габитоскопия и портретная экспертиза : курс лекций / А. М. Зинин. — М. : Щит-М, 2011.
2. Попов, В. Л. Особенности производства портретных экспертиз по низкокачественным видеоизображениям / В. Л. Попов // Юридическая наука и правоохранительная практика. — 2015. — № 4(34).

Из истории транспорта

УДК 656.2

© Петров Ю. И.

— кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института Московского
государственного университета путей сообщения
Императора Николая II (petrov52@ro.ru)

НАЛОГООБЛОЖЕНИЕ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ В РОССИИ В КОНЦЕ XIX СТОЛЕТИЯ

Аннотация. В статье рассматриваются причины введения в России во второй половине XIX столетия сбора с пассажирских билетов и грузов большой скорости; раскрывается его сущность, значение для бюджета государства, влияние на развитие перевозки грузов большой скоростью; отмечается значение нового удешевленного пассажирского тарифа 1894 г. для роста перевозок на дальние расстояния.

Ключевые слова: история; транспорт; сбор; налогообложение; налог на пассажиров; тариф.

© Petrov Y.

— candidate of historical sciences, associate professor,
professor of «The customs law and customs affairs»
of the Law Institute of Moscow state transport University
(petrov52@ro.ru)

TAXATION OF RAILWAY TRANSPORT IN RUSSIA IN THE LATE XIX CENTURY

Abstract. The article discusses the reasons for the introduction in Russia in the second half of the XIX century collection of passenger tickets and cargo high speed; it reveals the essence of the value to the state budget, the impact on the development of cargo transportation at high speed; it is noted the value of the new cost-reduced passenger tariff of 1894 for the growth of long-distance traffic.

Keywords: history; transport; collection; taxation; tax on passengers; fare.

Руководствуясь сугубо фискальными соображениями правительство России в 1879 г. ввело на железнодорожном транспорте сбор с пассажиров

и перевозимых грузов. Обусловлено это было тем, что из казны шли немалые средства на частные железные дороги. Российское правительство с первых шагов железнодорожного дела не хотело выпускать его из своих рук. Вместе с тем, стремясь привлечь к участию в строительстве дорог частных предпринимателей, оно стало выдавать им концессии на постройку и эксплуатацию дорог на льготных условиях. Главным в них было то, что казна гарантировала предпринимателям чистый доход в размере 5% на затраченный капитал, который формировался из акций (небольшая часть) и облигаций. Однако нередко из-за отсутствия возможности разместить облигации в частных руках правительство оставляло их у себя. Таким образом, фактически железные дороги строились на государственные средства или на средства, гарантированные государством, которое из-за этого вошло в громадные долги¹.

Получалось так, что государство платило железнодорожным компаниям из бюджета, формируемого налогами всех граждан страны, а выгоды железных дорог в большей степени доставались весьма ограниченному контингенту лиц, которые непосредственно ими пользовались. В целях устранения сложившейся некоторой несправедливости, усматриваемой в таком распределении тяжести и выгод дефицитных дорог, правительство и ввело особый железнодорожный сбор с 1 февраля 1879 г.

Сбор взимался не с доходов железнодорожных обществ, как это было, например, в Пруссии, а с пассажиров и грузов². Аналогичный сбор был установлен во Франции, где на всех железных дорогах пассажирские билеты и товарные квитанции были обложены 10%-ным сбором. В Пруссии доходы железнодорожных компаний облагались прогрессивным налогом в размере от 1/40 до 1/5 части чистого дохода³.

Убытки казны, связанные с участием в железнодорожном хозяйстве, с момента активного строительства железных дорог в России во второй половине XIX в., были значительными. В середине 1880-х гг. они составляли свыше 50 млн руб. в год⁴. Около 6,5 млн руб. казна ежегодно выплачивала железным дорогам вследствие неподвижных нормативных тарифных ставок⁵.

Участие государства в затратах на сооружение частных железных дорог выражалось прежде всего в том, что казна принимала на себя реализацию облигационных капиталов, зачастую по очень высокой цене и потому неми-

¹ *Витте С. Ю.* Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М.: Юрайт, 2015. С. 395.

² *Янжул И. И.* Основные начала финансовой науки: Учение о государственных доходах. М., 2002. С. 161.

³ *Тарасов И. Т.* Очерк науки финансового права // Финансы и налоги: очерки теории и политики. М., 2004. С. 227.

⁴ *Хусаинов Ф. И.* Очерки истории железнодорожного транспорта // РСП Эксперт. 2014. № 3. С. 48.

⁵ *Китанина Т. М., Фигуровская Н. К.* Тарифная реформа на железнодорожном транспорте // Витте С. Ю. Собр. соч. и документальных материалов: в 5 т. Т. 1. Кн. 2. Ч. 2. М., 2002. С. 8.

нуемо несла убытки, также нередко казна оставляла за собой и значительную часть акционерного капитала. Более 90% общих затрат на сооружение частной сети было произведено при непосредственном участии государства. Второй вид участия казны в железнодорожном деле заключался в предоставлении гарантий дохода по акциям и облигациям в определенном проценте, но так как большая часть гарантированных дорог не приносила дохода в размере гарантированного, то правительству приходилось тратить на покрытие этого недочета ежегодно весьма значительные суммы¹. Правительственные гарантии в России стали одной из причин убыточности и последующего выкупа дорог казной. Именно Витте — долгое время стороннику частных железных дорог, пришлось через несколько лет, поступив на государственную службу, проводить политику выкупа их в казну².

Российский железнодорожный сбор взимался в размере 25% с цены билетов пассажиров вагонов первого и второго классов и в размере 15% с цены билетов пассажиров третьего класса. Кроме того, пассажиры платили за перевозимый багаж и грузы большой скоростью в размере 25% от их стоимости³. Эти сборы приносили казне ежегодно до 8 млн руб.⁴

С. Ю. Витте считал, что железнодорожный сбор, относимый по форме взимания к разряду пошлин, представлял собой в сущности налог, которым облагалось пользование железнодорожными линиями, т.е. налог на расходы, связанные с их содержанием⁵. И. Т. Тарасов также полагал, что этот сбор отчасти носил характер косвенного налога для пассажиров вагонов первых двух классов, поскольку они могли переложить его на железную дорогу, взяв билеты в вагоны низших классов, и прямого налога для пассажиров вагонов третьего класса⁶. Взгляды И. Т. Тарасова на данный сбор оправдывались быстро, пассажиры брали больше билетов в вагоны низших классов. Введение налога привело к увеличению числа пассажиров третьего класса и снижению их количества в вагонах первого и второго, что послужило причиной недобора выручки от пассажирского движения на многих железнодорожных линиях⁷.

¹ Янжул И. И. Основные начала финансовой науки: Учение о государственных доходах. М., 2002. С. 156—157.

² Хусаинов Ф. И. Очерки истории железнодорожного транспорта // РСП Эксперт. 2014. № 1. С. 41.

³ Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М.: Юрайт, 2015. С. 566.

⁴ Тарасов И. Т. Очерк науки финансового права // Финансы и налоги: очерки теории и политики. М., 2004. С. 307.

⁵ Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900-1902 годах. М.: Юрайт, 2015. С. 566.

⁶ Тарасов И. Т. Очерк науки финансового права // Финансы и налоги: очерки теории и политики. М., 2004. С. 307.

⁷ Захаров В. Н., Петров Ю. А., Шацко М. К. История налогов в России. IX — начало XX в. М., 2006. С. 181.

И действительно, введение государственного сбора негативно отразилось на перевозке грузов большой скорости. Если в 1878 г. было перевезено более 10 млн пудов грузов, и выручка составила 3,6 млн руб., то с установлением государственного сбора перевозка грузов большой скорости сразу понизилась до 6,8 млн пудов, а в 1882 г. она упала до 5,8 млн пудов. Только в 1891 г. наблюдался рост перевозимых грузов до 13 млн пудов, но при этом выручка составила только 2,9 млн руб., а само увеличение было вызвано активизацией перевозки грузов по тарифу малой скорости. Такого рода перевозка была освобождена от государственного сбора вскоре после введения последнего, поскольку для малоценных и скоропортящихся грузов были неприемлемы ни слишком высокий тариф, ни продолжительная перевозка с малой скоростью¹.

Довольно рано в России осознали, что финансовые результаты эксплуатации железных дорог зависят от тарифной политики государства. В этом отношении показателен фундаментальный труд по железнодорожным тарифам С. Ю. Витте «Принципы железнодорожных тарифов по перевозке грузов», изданный в 1883 г. В своей работе Витте впервые поставил вопрос о теоретическом обосновании железнодорожных тарифов и их использовании. Витте раскрыл влияние транспортных тарифов на производство как стимулятор его развития или, напротив, свертывания. В этом взаимодействии транспортировки и производства проявилась российская специфика. Если на Западе само строительство железных дорог явилось ответом на потребности рынка, то в России активизация развития рынка стала следствием расширяющейся железнодорожной сети².

В 1894 г. был принят новый железнодорожный тариф. В нем было урегулировано понятие о грузах большой скорости. Государственному налогу стали подлежать лишь грузы, перевозимые в пассажирских или товарно-пассажирских поездах, все же остальные грузы, хотя бы и перевозимые в поездах большой скорости (т.е. не менее 250 верст в сутки), оплате налога не подлежали. С 1 декабря 1894 г. был установлен новый пассажирский тариф для дальних расстояний с пониженными ставками, который принес значительное облегчение перевозчикам и способствовал тому, что финансовое положение железнодорожной сети с каждым годом начало быстро улучшаться. За 1895 г. первый раз казна получила 1,78 млн руб. чистой прибыли³. При введении в 1895 г. удешевленного железнодорожного тарифа правительство учло и реально сложившуюся ситуацию с гражданскими перевозками и установило одинаковый размер сбора в 15% для пас-

¹ Янжул И. И. Основные начала финансовой науки: Учение о государственных доходах. М., 2002. С. 161—162.

² См. Петров Ю. И. Политика тарифов на железнодорожном транспорте в России в конце XIX — начале XX века // Транспортное право и безопасность. 2016. № 1. С. 63—74.

³ Янжул И. И. Основные начала финансовой науки: Учение о государственных доходах. М., 2002. С. 162.

сажиров всех классов и грузов большой скорости¹. Однако при том состоянии, в котором находились русские железные дороги в конце XIX в., большинство их нуждалось в доплатах от казны по гарантии процентов, и железнодорожный сбор не мог иметь большого фискального значения, но причиняемые неудобства этим сбором были весьма значительны². И. И. Янжул отмечал, что «как общее правило подобные налоги на движение единогласно осуждаются и теорией, и практикой как крайне вредные и задерживающие правильное развитие народного богатства»³.

С началом проведения разумной железнодорожной политики министром финансов Н. Х. Бунге, которую продолжили И. А. Вышнеградский и С. Ю. Витте, положение в железнодорожном деле начало меняться в лучшую сторону. Последние два десятилетия XIX в. были отмечены усиленным переходом частных железных дорог в казну, только в царствование императора Александра III было выкуплено 17 тыс. верст, и таким образом в руках правительства сосредоточилась обширная рельсовая сеть, послужившая впоследствии источником довольно крупных поступлений в государственное казначейство. Эта ситуация в конечном счете привела к утрате цели, ради которой вводился транспортный налог, который вскоре был исключен из системы налогообложения.

Литература

1. Витте, С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах / С. Ю. Витте. — М. : Юрайт, 2015.
2. Захаров, В. Н. История налогов в России. IX — начало XX в. / В. Н. Захаров, Ю. А. Петров, М. К. Шацко. — М., 2006.
3. Китанина, Т. М. Тарифная реформа на железнодорожном транспорте / Т. М. Китанина, Н. К. Фигуровская // Витте С. Ю. Собрание сочинений и документальных материалов : в 5 т. — Т. 1. — Кн. 2. — Ч. 2. — М., 2002.
4. Петров, Ю. И. Политика тарифов на железнодорожном транспорте в России в конце XIX — начале XX века / Ю. И. Петров // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 1. — С. 63—74.
5. Тарасов, И. Т. Очерки науки финансового права / И. Т. Тарасов // Финансы и налоги: очерки теории и политики. — М., 2004.
6. Хусаинов, Ф. И. Очерки истории железнодорожного транспорта / Ф. И. Хусаинов // РСП — Эксперт. — 2014. — № 1. — С. 40—41.
7. Хусаинов, Ф. И. Очерки истории железнодорожного транспорта / Ф. И. Хусаинов // РСП — Эксперт. — 2014. — № 3. — С. 47—49.
8. Янжул, И. И. Основные начала финансовой науки: Учения о государственных доходах / И. И. Янжул. — М., 2002.

¹ Витте С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. М., 201. С. 566.

² Тарасов И. Т. Очерк науки финансового права // Финансы и налоги: очерки теории и политики. М., 2004. С. 307.

³ Янжул И. И. Основные начала финансовой науки: Учение о государственных доходах. М., 2002. С. 161.

УДК 656 (091)

© Химич Т. М.

— кандидат исторических наук, доцент
кафедры «Теория права и природоресурсное право»
Юридического института Московского государственного
университета путей сообщения Императора Николая II

РЕКОНСТРУКЦИЯ СТОЛИЧНОГО ТРАНСПОРТА В 1930-Е ГОДЫ

Аннотация. В статье представлены основные вехи реконструкции столичного транспорта в 1930-е гг.

Ключевые слова: транспорт; реконструкция транспорта; Генеральный план; троллейбус; трамвай; метро.

© Khimich T.

— candidate of historical sciences,
associate professor «The theory of law and natural resources law»
of Law Institute of the Moscow state university
of railway engineering

THE RECONSTRUCTION OF THE CAPITAL'S TRANSPORT IN THE 1930 S

Abstract. The article presents the main milestones of the reconstruction of the capital's transport in the 1930s

Keyword: transport; reconstruction of transport; General plan; trolleybus; tramway; metro.

Реконструкция городского транспорта согласно Генеральному плану реконструкции Москвы являлась важнейшей задачей перестройки города. Транспорт Москвы, отвечая социалистическим принципам, был общественным, а не частным, но в этой отрасли московского хозяйства ко времени принятия Генплана существовало множество нерешенных проблем.

Активность пассажиров увеличивалась, а транспорта не хватало. Л. Фейхтвангер так характеризовал московский транспорт середины 1930-х гг.: «Средства сообщения работают хорошо, и наивная гордость местных патриотов по отношению к их Метрополитену вполне обоснована: он действительно самый красивый и самый удобный в мире. Но трамваи зачастую еще переполнены, а получить такси очень трудно» [6; с. 11].

В 1934 г. в среднем каждый москвич совершил 566 поездок, против 149 в 1913 г. [4; с. 14]. По Генеральному плану, трамвай, наряду с Метрополитеном, должен был получить дальнейшее развитие как важнейший вид городского транспорта. На ближайшие 10 лет была поставлена задача уве-

личить трамвайную сеть Москвы вдвое, соответственно, намечалось увеличение и парка трамвайных вагонов. С развитием линии метро, автобусного и троллейбусного движения трамвайные линии предполагалось перенести с перегруженных центральных магистралей на периферию города. Постепенно директивы генерального плана начали выполняться. Качественно изменился подвижной состав московского трамвая. Появились новые, так называемые «голубые вагоны» — верх вагона окрашивался в светло-серый цвет, а низ — в голубой. Их отличали большие окна, мягкие сидения, электропечи для отопления вагонов, красивое электрическое освещение. Все двери закрывались автоматически. Длина вагона составляла 15 м против 12 м у его предшественника. В вагоне было 53 места для сидения [11]. Старые вагоны при замене их на новые не списывались, а отправлялись в другие города СССР. С 1 января 1936 г. было введено твердое расписание движения трамвая [10].

Шла работа по прокладке новых маршрутов, в итоге к началу 1941 г. в Москве действовало 53 трамвайных маршрута. Увеличилась протяженность трамвайного пути, трамваи стали перевозить больше пассажиров.

Только появившийся московский троллейбус развивался не так быстро, как предусматривал Генеральный план.

В 1930-е гг. прокладка троллейбусных линий проходила в несколько этапов:

— январь 1934 г. — первая линия от Тверской заставы была продлена в центр по Тверской улице до площади Революции;

— декабрь 1934 г. — закончена постройка второй линии по Арбату до Дорогомиловской заставы;

— ноябрь 1935 г. — введена в эксплуатацию третья троллейбусная линия из центра по Петровке, Каретному ряду, через Сухаревскую площадь, по 1-й Мещанской улице до Рижского вокзала;

— 1937 г. — сеть линий значительно расширена: от Садового кольца по Каляевской и Новослободской улицам, Кузнецкому мосту, улицам Дзержинского и Сретенке; от площади Восстания по Садовому кольцу до Крымской площади; от Дорогомиловской заставы до Кутузовской слободы.

Несмотря на значительную сеть троллейбусных линий, к 1941 г. в столице насчитывалось 583 троллейбуса, а то время как планировалось к 1939 г. 1 тыс., — троллейбус все же не пользовался большой популярностью среди москвичей и по загруженности существенно уступал и трамваю, и метрополитену.

Планы по расширению автобусной сети также не были выполнены в полном объеме. К 1939 г. в парке Москвы насчитывалось 1174 автобуса (планировалось 1500). Сеть маршрутов была незначительно расширена. В декабре 1940 г. действовали 59 городских и 6 загородных маршрутов. Увеличилась общая протяженность линий [1; с. 314]. Автобус продолжал оставаться средством связи Москвы с пригородами, практически не используясь для перевозок в черте города. Таким образом, Генеральный план ре-

конструкции по развитию наземного городского транспорта законодательно закрепил начавшийся конце 1920 — начале 1930-х гг. процесс развития наземного городского транспорта столицы, на ее улицах резко увеличилось количество автобусов и троллейбусов (хотя планируемые цифры достигнуты и не были), увеличилась протяженность их маршрутов, также продолжал динамично развиваться московский трамвай.

Одной из главных задач в реконструкции столичного транспорта было дальнейшее развитие Московского метрополитена. Во второй половине 1930-х гг. метро быстро набирало популярность среди москвичей. В конце 1935 — начале 1936 г. услугами метро пользовались ежедневно около 200 тыс. человек. Эксплуатация метро постоянно совершенствовалась. В сентябре 1935 г. с согласия Сталина стоимость проезда была снижена с 50 до 30 коп. [5; с. 81]. В некоторых случаях проезд объявлялся бесплатным. Например, с 15 февраля по 20 марта 1936 г. был разрешен бесплатный проезд делегатам X съезда ВЛКСМ и III Московской областной и Городской конференции ВЛКСМ, если они предъявляли на входе делегатский мандат съезда и конференции.

Причем в 1930-е гг. в метро пассажиров пропускали контролеры, и лишь в 1958 г. стали появляться автоматические контрольные пункты. В конце 1935 г. в метро был пущен опытный поезд из двух вагонов. Поезд отапливался электрически и мог развивать скорость до 70 км/ч [9]. Вскоре такие поезда были внедрены повсеместно.

Но так как первая очередь Метрополитена обслуживала лишь небольшую часть районов, то говорить о решении проблемы городского транспорта еще преждевременно.

5 августа 1934 г. ЦК ВКП(б) принял постановление о строительстве второй очереди метро [5; с. 420], в мае следующего года был утвержден проект трассы второй очереди Метрополитена. Проект предполагал построить девять станций и 14,9 км тоннеля. Для эффективной работы по организации помощи инженерам был создан специальный координирующий орган — Совет Содействия строительства метро второй очереди.

Если при строительстве первой очереди метро большинство работ по прокладке тоннелей осуществлялась вручную, то при строительстве второй уже активно используются специальные механизмы — щиты и эректоры, что позволило снизить общее количество человек, привлекаемых к тяжелому труду. Так, при строительстве первой очереди метро участвовало свыше 60 тыс. человек, в том числе около 50 тыс. рабочих, в 1936 г. на строительстве второй очереди работали 34 тыс. человек, в том числе 24 тыс. рабочих, в 1937 г. — 39 тыс. человек, из них 29 тыс. — рабочих. В период максимального разворота работ (1937) на стройке было занято 38 407 человек, в то время как на первой очереди метро в 1934 г. работало 62 160 человек. Увеличилась выработка на одного человека в день на 66%, что повлияло на увеличение заработной платы. Дневная средняя заработная плата по Метрострою по сравнению с 1935 г. увеличилась на 50%, при

снижении стоимости работа на 25—30% [8; с. 3].

В целом Метрострой был одной из самых удачных московских строек того времени; недостатки при строительстве метро были сведены к минимуму, а метростроевцы стали особой прослойкой московского общества 1930-х гг., их уважали, ими гордились. Условия их жизни были лучше, чем условия жизни других рабочих, особенно строительных.

Интересные воспоминания о строительстве второй очереди метрополитена оставил в те годы секретарь МГК ВКП(б) Н. С. Хрущев. «Пора строительства Метрополитена, — рассказывает А. Аджубей, — долго оставалась любимой темой в воспоминаниях Никиты Сергеевича. Чуть ли не ежедневно он начинал рабочий день секретаря горкома партии с посещения самых сложных участков проходки. Спускаясь под землю, он как бы возвращался к дням молодости, к шахтерскому делу» [7]. Хрущев вникал в строительные работы Метрополитена, внося коррективы, в частности, скептически отозвался о строительстве с помощью чугунных тубингов, так как чугун — дорогой металл, который под землей разъедает коррозия, и предложил делать тубинги из железобетона. Его предложение приняли и «получили сравнительно изящные, удобные и более долговечные тубинги. Добились огромной экономии чугуна» [3; с. 376]. Конечно, большое внимание уделялось архитектурному облику станций — по красоте их оформлению вторая очередь строительства Метрополитена ни сколько не уступала первой.

В июле 1937 г. Советское правительство утвердило проект трассы третьей очереди метро. Она должна была связать с центром города два крупнейших индустриальных района — Сталинский и Пролетарский, которые в 1930-е гг. активно застраивались, Замоскворецкий район являлся продолжением Горьковского. Строительство третьей очереди Метрополитена было окончательно завершено в годы Великой Отечественной войны.

Таким образом, городской транспорт Москвы во второй половине 1930-х гг. успешно развивался. Если в 1917 г. всеми видами транспорта было перевезено 289 тыс. пассажиров, то в 1940 г. эта цифра составила 2,64 млн [2; с. 59]. Была увеличена длина трамвайных, троллейбусных и автобусных маршрутов; сооружена вторая очередь метрополитена, транспортное хозяйство Москвы в 1925—1941 гг. сделало огромный шаг вперед. Если в середине 1920-х гг. трамвай был единственным механизированным средством общественного транспорта в Москве (кроме него еще были извозчики), то к 1941 г. по улицам столицы курсировали, наряду с трамваем, автобусы, троллейбусы и такси. По подземным магистралям скользили поезда метрополитена. Поэтому правильным будет говорить, что современная структура столичного городского транспорта сформировалась именно в 1930-е гг. Генеральный план законодательно закрепил реконструкцию общественного транспорта столицы, наметил основные линии его дальнейшего развития.

Литература

1. История Москвы. Краткий очерк. — М., 1980.
2. Москва в цифрах. 1917—1977. — М., 1977.
3. Никита Сергеевич Хрущев. Воспоминания. — М., 1997.
4. Островский, А. Х. Автобус, троллейбус, трамвай, такси / А. Х. Островский. — М., 1962.
5. Сталин и Каганович. Переписка. — М., 2001.
6. Фейхтвангер, Л. Москва 1937 / Л. Фейхтвангер. — М., 1990.
7. Аджубей, А. Те десять лет / А. Аджубей // Знамя. — 1988. — № 7.
8. «Метрострой». 1938.
9. «Правда». 15 ноября 1935 г.
10. «Правда». 30 ноября 1935 г.
11. «Рабочая Москва». 15 ноября 1935 г.