ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 2 (26) - 2018

РОСТРАНСНАДЗОР ФСБ РОСИИ МВД РОССИИ МЧС РОССИИ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2018. № 2 (26)

Дата размещения номера — 29 июня 2018 г.
Журнал издаётся с января 2016 г.
Научное направление периодического издания: 12.00.00 Право; 05.22.00 Транспорт.
Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: **ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г**.
Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9.
Телефон: 8 (495) 681-90-19.
Факс: 8 (495) 684-2849.
E-mail редакции: albinadg@mail.ru
Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/
Учредитель и издатель: Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «**Российский университет транспорта**»

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

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

Периодичность: четыре раза в год.

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

Редакционный совет

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации

Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, заместитель директора по инновациям Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Боголюбов Сергей Александрович — доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий отделом экологического законодательства Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

Тучкова Эльвира Галимовна — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры трудового права и права социального обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации

Жаворонкова Наталья Григорьевна — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой экологического и природоресурсного права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА), заслуженный юрист Российской Федерации

Колотушкин Сергей Михайлович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник отдела изучения проблем управления и реформирования уголовно-исполнительной системы Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)

Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета

Рейнгольд Валерий Артурович — доктор юридических наук, профессор, директор докторантуры «Юридическая наука» Балтийской Международной Академии

Шумаев Виталий Андреевич — доктор экономических наук, профессор, академик Российской академии естественных наук

Редакционная коллегия

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

Ведущий редактор — **ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна**

Ответственный за сайт — **ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич**

Выпускающий редактор — **ЧЕБОТАРЁВ Владимир Евгеньевич**

Содержание

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

Духно Н. А.
Истоки проблем безопасности на транспорте 8

Попов В. Л.
Безопасность в метрополитене: проблемы и перспективы.....20

Семенов С. А.
О правовом статусе сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности.....31

Жовтун Д. Т.
Стресс-факторы и безопасность на транспорте 38

Суденко В. Е.
Технико-криминалистическое обеспечение осмотра места происшествия на железнодорожном транспорте 42

Бобовкин М. В., Дульская В. П.
Производство судебно-почерковедческой экспертизы в тамо-женных органах России на транспорте 56

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Духно Н. А.
Цифровые технологии и воспитание транспортников 62

Землин А. И.
Актуальные проблемы формирования компетенций правовой направленности у специалистов в сфере транспорта 79

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

Агапов П. В., Мотин О. А.
Публично-правовые признаки объекта и предмета недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническим и неисправностями 88

Агапов П. В., Мотин О. А.
Квалификация и публично-правовые основания разграничения приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения от иных составов преступлений и правонарушений 105

Шиян В. И.
Убийства на объектах транспорта 116

Суденко В. Е.
Наркомания и наркотизм в России и их влияние на транспортную безопасность 123

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Шумаев В. А.
Необходимость развития транспорта и инфраструктуры для подъема экономики России 134

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Кобзева Е. И., Мамина О. И.
Обеспечение прав инвалидов при перевозке железнодорожным транспортом 141

Тимонина И. В.
Дисциплина труда и дисциплинарная ответственность работников транспорта 146

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Мальцев В. А.
Правовые основы страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в Китае 153

Мальцев В. А.
Особенности правового регулирования страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в Австралии 165

Запольский Д. В.
Случай неприменения Рекомендаций МИ 3115-2008 при контрольной перевеске вагона в международном сообщении 175

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Петров Ю. И.
Развитие путей сообщения и транспортного законодательства в петровскую эпоху 179

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность» 186

ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ ЭКСПЛУАТАЦИИ ОБЪЕКТОВ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

УДК 519.7

© Духно Н. А.
— доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ),
почетный работник высшего образования
Российской Федерации

Истоки проблем безопасности на транспорте

Аннотация. Вопросы безопасности на транспорте волнуют всех, и мы замечаем, как много усилий и средств затрачивается на то, чтобы обеспечить безопасную работу транспортной системы. Основные усилия по обеспечению безопасности на транспорте сосредоточены на применение инженерно-технических мер, что само по себе является правильным направлением. Но ограничиваться только этими способами и предавать забвению другие означает неполное использование возможностей, ведущих к гарантиям безопасности на транспорте. Наиболее непредсказуемым источником опасности является человек, его поведение, слабо подготовленные специалисты-транспортники. Для предотвращения угроз следует повышать образованность и поднимать правовую культуру транспортников. Всю работу по обеспечению безопасности на транспорте следует вести комплексно, сочетая инженерно-технические правовые способы с другими интеллектуальными способами, которые вместе взятые образуют гарантии безопасности на транспорте.

Ключевые слова: безопасность на транспорте; безопасность движения; транспортная безопасность; контроль; надзор; воспитание; правовая культура; специалисты транспорта.

© Dukhno N.
— doctor of legal sciences, professor,
director of the Law Institute
of Russian University of transport,
honorary worker of higher education
of the Russian Federation

The origins of transport security problems

Abstract. Transport security is a concern for everyone, and we see how much effort and money is being spent to ensure the safe operation of the transport system. The main efforts to ensure transport security are focused on the application of engineering and technical measures, which in itself is the right direction. But to be limited to these methods and to ignore others means that the opportunities leading to security guarantees in transport are underutilized. The most unpredictable source of danger is the person, his behavior, poorly trained specialists-transport workers. In order to prevent threats, it is necessary to increase education and raise the legal culture of transport workers. All work on transport security should be carried out in a comprehensive manner, combining engineering and legal methods with other intellectual methods, which together form a guarantee of transport security.

Keywords: transport safety; traffic safety; transport safety; control; supervision; education; legal culture; transport specialists.

Существующие взгляды на безопасность в транспортной отрасли порождают много проблем, которые не могут быть решены, пока мы не достигнем однозначного понимания самой сущности безопасности на транспорте. На этом пути предстоит упорядочить многие понятия, имеющие правовую природу и тесно связанные со спецификой транспорта. Общая характерная черта нашей национальной культуры, когда подавляющее большинство имеют привычку жить по указанию начальника, но не по правилам, выраженных в законах, отражается на поведении транспортников. Только недавно и не совсем полно на транспорте стали признавать значимость права в регулировании транспортных отношений. Проблемы безопасности в большей части решаются сквозь призму поиска решения задач в этой сфере путем применения инженерно-технических или организационных мер. Нельзя отрицать эти меры, как невозможно обойтись без правовых средств в деле восстановления и укрепления безопасности на транспорте.

Безопасность, прежде всего, следует понимать как правовую категорию, выражающую основные свойства этого явления. В недалеком времени мы осмыслили крайнюю потребность в обозначении понятия «безопасность» в нормативных правовых актах, используя при этом ценностные свойства права регулятивного и охранительного характера. Безопасность обеспечивается системой правил поведения специалиста, который принимает на себя определенный статус с правами и обязанностями выполнять свою работу без создания угроз транспорту. Когда речь идет о безопасности, то человек должен понимать, что в отношении каких-то конкретных субъектов и объектов нет опасности и потенциальные угрозы

предотвращены. Любые опасности могут предотвращаться, если будет создана грамотная правовая основа, и специалисты транспорта не будут выполнять свою работу по другим правилам, как только тем, какие точно соответствуют правовым нормам и техническим нормативам.

Рассуждая о проблемах безопасности на транспорте, каждый транспортник обязан понимать, что для транспорта нужна устойчивая правовая основа, впитавшая в себя все ценности права, но этого недостаточно для обеспечения безопасности. Еще более важной задачей является воспитание транспортников с высокой правовой культурой. Эта задача решается не легко. В отраслевом транспортном образовании не так много уделяется внимания правовому воспитанию транспортников. По традиции мы больше всего с озабоченностью относимся к техническому, инженерному транспортному обучению. Оно непременно должно быть передовым, иначе технологии не разовьются, но в рамках этого учения морально-нравственное мировоззрение не оттачивается до того уровня, какой необходим для роста правовой культуры транспортника. Без правового убеждения, как тот, кто строит транспорт, так и кто его эксплуатирует, останутся безразличными к своему поведению, которое и может стать причиной опасности. Пока нет понимания, что с развитием технологий растут источники опасности, предотвратить которые может только человек.

В просвещении специалистов транспорта большое значение имеют знания не только новых современных технологий, но и знания гуманитарные, формирующие высокое нравственное мировоззрение. Ключевым звеном в мировоззрении транспортника являются правовые знания, которые и формируют правовую культуру. Уровень правовой культуры не ограничивается способностью прочитать закон, его нужно уметь оценить на основе правового знания, какое обязан иметь каждый сотрудник транспорта, чтобы обеспечить правопорядок на участке, где он работает. Правовые знания основываются на правовых принципах, но не только на знаниях законов. Наши законы содержат много недостатков, и понимание их в буквальном, но не в правовом смысле, может привести к отрицательным последствиям.

Будучи Министром транспорта РФ М. Ю. Соколов на итоговой Коллегии Минтранса России 28 марта 2018 г. назвал ключевой целью Министерства на 2018 год в числе других повышение эффективности и безопасности функционирования транспортного комплекса. Рядом поставлены две взаимосвязанные задачи: продуктивность работы транспорта и обеспечение безопасности его функционирования. Видение безопасности на транспорте как ключевой цели деятельности Минтранса России побуждает задуматься, какими силами, средствами и методами можно добиться устойчивой, гарантированной системы безопасности, при которой транспорт и станет продуктивным, привлекательным. Проявление повышенного внимания министра к проблемам безопасности объясняется тем, что на этапе развития транспортной системы, на основе новых технологий увеличива-

ется степень рисков, растут масштабы источников опасности. Если не прилагать новых усилий и не развивать способы, упреждающие угрозы людям и транспортной инфраструктуры, то проблемы обеспечения безопасности будут наращиваться, а транспорт станет терять свою привлекательность, что повлечет за собой причинение огромного вреда нашему Отечеству.

Не принижая значения других видов безопасности, обращает на себя внимание то обстоятельство, что наиболее острой проблемой современности стало обеспечение безопасности движения на транспорте. Эту проблему усиленно пытаются решать уже на протяжении многих десятилетий, думая, что основными средствами обеспечения безопасности движения являются меры инженерно-технического характера. В своей основе это направление по обеспечению безопасности движение правильное, но недостаточное. Если даже мы создадим идеальные транспортные средства, но не станем проявлять должного внимания воспитанию человека, он, не обладая достаточными знаниями, станет первой причиной аварий на транспорте. Недопустима и другая крайность, когда придаются забвению новые технологии, а человека бесполезно учат соблюдать законы, которые мало вписываются в реальные условия сложившейся практики.

Безопасность движения на различных видах транспорта рассматривается в настоящее время как одно из основных требований, предъявляемых к транспортной системе, куда включены все виды транспорта. В большинстве литературных источников отражается комплекс мероприятий по обеспечению безопасности движения, в содержании которых, как правило, выделяют три основных технических направления. Они не вызывают сомнений в своей необходимости, когда становится заметно их внедрение в совершенствование конструкций транспортных средств; развитие транспортных магистралей и инженерных сооружений; совершенствование систем управления движением [http://studopedya.ru/2-21715.html]. Применительно к каждому виду транспорта эти направления конкретизируются под влиянием специфики того или иного вида транспорта.

Повышение безопасности движения на железнодорожном транспорте обеспечивается комплексной механизацией и автоматизацией работы на сортировочных станциях; системой управления стрелками и вагонными замедлителями; улучшением условий надежного торможения и характеристик тормозных систем локомотивов; совершенствованием технического состояния путей сообщения и устройств для безаварийной эксплуатации колесных пар, бандажей, рам, тележек, рельсов и других технических средств [http://studopedya.ru/2-21715.html]. Кроме того, безопасность движения на железнодорожном транспорте обеспечивается путем осуществления комплекса профилактических мероприятий, в системе которых предусматриваются:

— профессиональный отбор кандидатов на должности, связанные с движением поездов. Эта мера выходит из круга технических и включает в

себя элементы иных способов обеспечения безопасности движения поездов. Железнодорожный транспорт всегда отличался новаторством в использовании нового знания для развития железных дорог и укрепления безопасности. Меры, применяемые, к обеспечению безопасности движения поездов на железнодорожном транспорте, заслуживают внимания и одобрения;

— постоянный процесс заботливой организации технического обучения кадров, повышение их квалификации, сочетаемые с отработкой практических навыков действий специалистов железнодорожного транспорта в нестандартных ситуациях;

— системно осуществляется анализ состояния безопасности движения, выявляются слабые места, ведется разработка и внедрение мер по их устранению. Основная часть этих мер имеет инженерно-техническую направленность;

— осуществляется постоянная работа по повышению качества ремонта и содержания пути, искусственных сооружений, локомотивов, вагонов, устройств сигнализации и связи, уделяется внимание электроснабжению, железнодорожных переездов и других технических средств железнодорожного транспорта;

— Проводятся работы по внедрению новых технологий безопасности, и уделяется внимание действующим законам и другим нормативным правовым актам в сфере обеспечения безопасности движения [https://studwood.ru/1243314/tehnika/problemy_bezopasnosti_transporte_].

Как и всякий вид транспорта, водный транспорт развивается и функционирует с учетов своей специфики, которую следует учитывать при планировании обеспечения безопасность движения на всех разновидностях водного транспорта. В практике водного транспорта безопасность движения достигается путем осуществления следующих мер:

— обеспечение технического контроля за состоянием судов, гидротехнических сооружений;

— разработка прогнозирования и объективная, своевременная передача информации о метеопрогнозах;

— постоянное совершенствование навигационных систем, обновление световой сигнализации, системное, периодичное повышение квалификации экипажей;

— постоянное и своевременное выполнение комплекса работ по инженерному обеспечению безопасного судоходства [http://studopedya.ru/2-21715.html].

В сфере обеспечения безопасности полетов осуществляется своевременное получение и учет метеоусловий, а также производится комплекс мер по ликвидации фактов, ведущих к отрицательным последствиям. По установленным правилам рекомендуется осуществлять следующие меры:

— качественная обработка летательных аппаратов антиобледенительными препаратами;

— своевременное и объективное информирование о прогнозе метеообстановки по всему маршруту полета;

— подготовка резервирования запасных аэропортов;

— обеспечение работы наземных метеостанций;

— развитие средств автоматического управления летательными аппаратами во время взлета-посадки [http://studopedya.ru/2-21715.html].

Как много средств, сил затрачивается на проведение самых разных мероприятий, направленных на обеспечение безопасности на всех видах транспорта. За реализацией указанных мер стоит огромное число специалистов, руководителей разных уровней, от которых зависит качество, надежность обеспечения безопасности на транспорте. Однако в этой большой работе отсутствует системность и комплексность, не ощущается желание применения иных мер, нетехнического характера, а интеллектуального и правового. Чем крепче профессионализм и выше правовая культура транспортников, тем успешнее и увереннее станет осуществляться защита транспорта от всяких угроз.

Еще одно обстоятельство следует не упускать из вида, когда идет процесс формирования способов обеспечения безопасности на транспорте. Транспортная система не изолирована от мира, ее структура тесно переплетается со многими другими объектами и субъектами, не принадлежащими транспорту. По разным причинам угрозы транспорту могут исходить от субъектов, не связанных с транспортными структурами. Транспорт нередко используется как техническое средство, или орудие совершения преступлений, в числе которых могут быть: контрабанда культурных ценностей, наркотиков, оружия и других веществ и предметов, подлежащих контролю [http://infosmi.net/other/40197-problemy-bezopasnosti-na-transporte].

Точно сконструированная и построенная техника во многом позволяет избежать проявления угроз, вызванных человеческим фактором. Но даже совершенные технические транспортные средства, не уберегут транспорт от опасностей, если в его структурах будут трудиться безразличные, равнодушные работники, с низкими профессиональными знаниями и с ничтожной правовой культурой. Наряду с проявлением заботы о внедрении в транспортную систему высокотехнологичных транспортных сооружений и средств, следует серьезно уделять внимание подбору, воспитанию и расстановке специалистов и руководителей на каждое рабочее место транспортного комплекса. Сотрудники транспорта обязаны обладать способностями давать объективную оценку конкретных условий, в каких функционирует транспорт и отдельные его структуры, и на основе полученных выводов подбирать правильную комбинацию способов и интегрировать ее в уже сложившуюся систему безопасности, которую всегда следует совершенствовать.

При анализе технического состояния и оснащения транспорта важно обращать внимание на подготовленность к работе его сотрудников. Вни-

мание должно быть сосредоточено не только при приеме на работу, нужен тщательный контроль качества работы сотрудников транспорта и своевременное повышение их квалификации для развития способностей и умений работать в изменяющейся обстановке. Четкое разграничение функций, прав и обязанностей является важным критерием безопасности в системе транспортного комплекса [http://infosmi.net/other/40197-problemy-bezopasnosti-na-transporte].

Уделяя большое внимание инженерно-техническим способам обеспечения безопасности движения на транспорте, не нужно забывать, что весьма актуальной проблемой на современном этапе является проблема совершенствования транспортного законодательства и интеллектуальная готовность работников транспорта воплощать его в транспортные отношения, в горниле которых устанавливается безопасность.

За последние годы принят целый ряд законов и нормативных правовых актов, регламентирующих отношения, складывающиеся в сфере обеспечения безопасности на транспорте. Кроме того, существенно усилена юридическая ответственность за правонарушения, влекущие появление новых угроз жизни и здоровью человека или вызывающие угрозу повреждения объектов транспорта. Внесенные за последние годы изменения в гражданское и уголовное законодательство, а также в КоАП РФ, направлены на укрепление гражданско-правовой ответственности, уголовно-правовой ответственности и административно-правовой ответственности за совершение правонарушений в сфере транспорта. Законы и другие нормативные документы помогают последовательно развивать и укреплять систему гарантий обеспечения безопасности в транспортной системе, совершенствовать механизм ее функционирования.

Но система гарантий будет работать не сама по себе, а при активной и осознанной деятельности профессионалов во всех звеньях цепи разных видов деятельности на пути обеспечения безопасности на транспорте. Принятые законы не воплотятся в транспортные отношения без соответствующих субъектов, наделяемых полномочиями укреплять безопасность на транспорте. К этим субъектам относятся все работники транспорта, степень их полномочий разная, но выше она у тех, кто ближе стоит к непосредственному участию в обеспечении безопасности транспортной системы. Субъектами, ответственными за обеспечение безопасности на транспорте, являются и соответствующие государственные органы.

Специальными органами, контролирующими вопросы безопасности на транспорте, являются: Государственная инспекция безопасности дорожного движения (ГИБДД) МВД России; Российская транспортная инспекция (РТИ) Минтранса России, которая была создана 26 ноября 1991 г. постановлением Правительства РСФСР. Российская транспортная комиссия действовала до 2004 г. 9 марта 2004 г. в результате проведенной в России административной реформы на базе Ространсинспекции создана Федеральная служба по надзору в сфере транспорта (Ространснадзор). Эта Служба

является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по контролю и надзору в сфере: гражданской авиации: использования воздушного пространства Российской Федерации; аэронавигационного обслуживания пользователей воздушного пространства Российской Федерации; авиационно-космического поиска и спасания, морского (включая морские порты), внутреннего водного (за исключением маломерных судов, используемых в некоммерческих целях); железнодорожного транспорта; автомобильного и городского наземного электрического транспорта (кроме вопросов безопасности дорожного движения); промышленного транспорта и дорожного хозяйства, а также обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене.

Появившиеся в правовых документах, определяющих полномочия деятельности исполнительных органов власти, связанных с транспортом, категории «контроль» и «надзор» приобрели новое содержание, направленное, прежде всего, на усиление правового воздействия в сфере обеспечения безопасности на транспорте. Надзор стал воплощением требований к органам исполнительной власти, которые наделяются полномочиями постоянного наблюдения за тем, как соблюдается законодательство в системе транспорта, в том числе и в той части деятельности, какая тесно связана с обеспечением безопасности. Сочетание надзора и контроля образует возможность не только наблюдать, но и проверять виды транспортной деятельности, от содержания и порядка которой зависит состояние защищенности людей и объектов от угроз, которые являются потенциальными источниками возникновения возможного вреда.

В системе государственного управления Ространснадзор образовывался и наделялся полномочиями как орган исполнительной власти, на который возложены функции по надзору за исполнением законодательства в сфере транспортной деятельности. Не охваченный прокурорским надзором, надзор, осуществляемый Ространснадзором, пропитан озабоченностью обеспечить безопасность на транспорте. Положением о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденном постановлением Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 398, Ространснадзор наделен широкими полномочиями. Этот орган обязан осуществлять деятельность по предупреждению возникновения угроз транспорту и созданию условий для полноценной работы транспортной системы. Предметом особого внимания выступают те полномочия, какие образуют возможность укреплять безопасность на транспорте, и к ним, прежде всего, относятся следующие:

1) осуществлять контроль и надзор за соблюдением законодательства РФ, в том числе международных договоров РФ, в установленной сфере деятельности:

— о безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также промышленной безопасности на железнодорожном транспорте;

— об обеспечении пожарной безопасности при эксплуатации воздуш-

ных, морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, иных плавучих объектов, железнодорожного подвижного состава;

— о транспортной безопасности;

2) осуществлять в соответствии с законодательством РФ лицензирование отдельных видов деятельности, отнесенных к компетенции Службы;

3) в пределах своих полномочий выдавать:

— лицензии, а также приостанавливать, ограничивать действие и аннулировать их;

— специальное разрешение на движение по автомобильным дорогам транспортного средства, осуществляющего перевозку опасных грузов, в случае если маршрут или часть маршрута указанного транспортного средства проходит по автомобильным дорогам федерального значения, участкам таких дорог или по территориям двух и более субъектов РФ;

— специальные разрешения на осуществление международных автомобильных перевозок опасных грузов, а также в случаях, установленных Европейским соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов, при осуществлении перевозок опасных грузов в международном, междугороднем, пригородном и городском сообщении;

— разрешения компетентного органа на перевозку опасных грузов, на отнесение опасных веществ и изделий к номерам ООН, применение отгрузочного наименования и классификационного кода опасных веществ и изделий, а также применение тары при перевозке опасных грузов автомобильным транспортом, содержащие условия перевозки опасных грузов;

— документы об утверждении экзаменов по профессиональной подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом;

— свидетельства о подготовке консультантов по вопросам безопасности перевозки опасных грузов автомобильным транспортом;

— свидетельства о подготовке водителей автотранспортных средств, перевозящих опасные грузы, и документы (удостоверения) об утверждении курсов такой подготовки;

4) осуществлять в установленном порядке:

— весовой контроль автотранспортных средств, занимающихся грузовыми перевозками, и организацию на федеральных автомобильных дорогах стационарных пунктов для проведения такого контроля;

— организацию регистрации морских судов, судов внутреннего водного и смешанного (река-море) плавания, включая спортивные (кроме спортивных парусных судов) и прогулочные, а также в случаях, установленных законодательством РФ, ведение соответствующих реестров;

— присвоение рейсам морских судов, судов внутреннего и смешанного (река-море) плавания, а также поездам при перевозке высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств определенного ФСО России статуса литерных;

— участие в работе по определению технического состояния (комиссованию) транспортных средств, объектов и оборудования (за исключением воздушных судов и других транспортных средств, используемых для наземного обслуживания воздушных судов, а также радиотехнических средств и других объектов управления воздушным движением), используемых для перевозок высших должностных лиц Российской Федерации и иностранных государств;

— контроль за соблюдением соответствия установленным требованиям функциональных подсистем единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций;

— контроль за соблюдением порядка передачи сведений в автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах;

— государственный надзор за деятельностью организаций, осуществляющих лоцманскую проводку морских судов;

— расследование транспортных происшествий на внутреннем водном транспорте в соответствии с положением, утвержденным Минтрансом России;

— в пределах своей компетенции защиту сведений, составляющих государственную тайну;

5) обеспечивает надзор за деятельностью капитанов бассейнов внутренних водных путей по осуществлению государственного портового контроля [http://rostransnadzor.ru/rostransnadzor/about/polozhenie-o-federalnoj-sluzhbe-p].

Работа Ространснадзора в деле укрепления безопасности на транспорте развивается и совершенствуется, опыт накапливается. В развитии этой деятельности полезно проводить анализ работы предшественников, чтобы заметить положительные аспекты и выявить негативные стороны, исключая возможность повторения ошибок. Если анализировать деятельность Российской транспортной инспекции, которая была предшественницей Ространснадзора, то она являлась специальным структурным подразделением Минтранса России и возглавлялась главным транспортным инспектором РФ. Она состояла из Департамента российской транспортной инспекции, входившего в состав центрального аппарата Минтранса России, а на местах из отделений и филиалов отделений в субъектах РФ. Основными задачами Российской транспортной инспекции было осуществление государственного контроля, за соблюдением транспортного законодательства, осуществление контроля, за исполнением правил безопасности движения и за соблюдением экологических требований. Транспортная инспекция обеспечивала защиту прав потребителей и производителей транспортных услуг; содействовала противодействию проникновения на рынок транспортных услуг предпринимателей, ведущих незаконную и опасную для человека деятельность; вела контроль за экологической обстановкой в сфере транспорта; принимала участие в повышении безопасности дорожного движения. При решении поставленных задач инспекция

осуществляла лицензирование перевозок пассажиров и грузов на всех видах транспорта, включая промышленный транспорт, международную перевозку пассажиров и грузов, осуществляла транспортно-экспедиционное обслуживание юридических и физических лиц, вела контроль за работой предприятий по ремонту и техническому обслуживанию транспортных средств, автозаправочных станций [https://cyberpedia.su/15xb123.html]. Российская транспортная инспекция отвечала за подготовку и повышение квалификации работников, ответственных за перевозочную деятельность и безопасность движения.

Трудно сказать, как шел процесс повышения квалификации, но когда виден рост числа аварийных ситуаций на транспорте, тогда убеждаешься, что причины угроз пока устраняются вяло. Много субъективных решений, оторванных от правовых принципов, принимаются исполнительными органами, что не способствует укреплению правопорядка, но создает видимость какой-то работы, мало кому понятной и не образующей гарантий безопасности на транспорте.

Контролирующие органы должны быть, но мера контроля не может оставаться единственным показателем в обеспечении порядка, при каком создается безопасность. Нужен осознанный комплексный подход, устремленный к созданию и удержанию гарантий безопасности на транспорте. Полноценное сочетание разных способов образует условия для устойчивого обеспечения безопасности на транспорте. Современное оборудование транспортной системы работает безопасно тогда, когда сотрудники, эксплуатирующие его, обладают высокой правовой культурой и являются крепкими профессионалами, умеющими предотвращать угрозы и создавать условия комфортного, безопасного функционирования транспорта. Мировоззрение работников транспорта определяет их отношение к транспорту и формирует ответственность за результат своей работы.

Сегодня каждый обязан понимать, что современные транспортные коммуникации объединяют все регионы Российской Федерации, создавая необходимые жизненно важные условия ее территориальной целостности, образуя единство ее экономического пространства и предоставляя каждому человеку возможность для удовлетворения законных интересов в реализации своих прав и свобод. Сформированная и развивающаяся транспортная система объединяет страну и связывает ее с мировым сообществом, представляя собой материальную основу обеспечения разнообразных внутренних и внешнеэкономических связей России, способствуя ее интеграции в мировую экономическую систему. При столь высокой значимости транспорта его безопасность становится стержневой задачей.

Основные виды безопасности, при которых транспорт будет надежно функционировать, качественно решая поставленные задачи, можно обеспечить по строго установленным правилам, какие составляют сердцевину транспортного права. Процесс формирования транспортного комплекса, установление тесной связи между его элементами, создание безопасной,

надежной работы транспортной системы — все это должно осуществляться в сфере транспортных отношений, как правового явления, где каждый транспортник наделяется обязанностями осуществлять профессиональную деятельность при строгом соблюдении и исполнении правовых норм.

Юридические нормы являются исходными критериями в определении поведения транспортника, какому поручено применять технические нормативы. Добиться, чтобы каждый транспортник в своей работе исключал возможность образования угроз, — задача трудная и по времени решения не быстрая. Формировать у работников транспорта убеждение в возможности предотвращать угрозы, какие могут создавать опасность субъектам и объектам транспорта, можно только на достоверных знаниях. Каждый должен понимать, что если транспортное средство находится в состоянии, не отвечающим требованиям безопасности, то его недопустимо пускать в эксплуатацию. Также недопустимо допускать работника к исполнению обязанностей, если по своему убеждению он не способен обеспечивать безопасность на транспорте.

Человек и его деятельность стали основным фактором появления и развития источников угроз транспортной системе. Если мы не поймем, как и в каком направлении следует воспитывать будущих транспортником, то мы серьезно увеличим разрыв между культурой поведения работников транспорта и технологиями его функционирования, что еще больше повысит опасность появления новых угроз транспортной системе. Наше стремление нужно направить на постоянное повышение образованности и культуры транспортников, на таком пути стоит Российский университет транспорта. Возложенная ответственность на университет побуждает его коллектив к усердной работе по воспитанию специалистов-транспортников нового поколения. Сердцевиной всей этой деятельности остается работа преподавателя, от мастерства которого зависит процесс становления специалистов для транспортного комплекса. В наш век, ознаменованный совершенными цифровыми технологиями, недостаточно обучить только знаниям, выпускник отраслевого вуза обязан обладать современными транспортными компетенциями и уметь учиться развивать их постоянно, ориентируясь на достижения мирового уровня. И еще, что важно, нужно учить и учиться только на достоверном новом знании, я бы выбрал лозунгом нашего Российского университета транспорта: «Стремись быть объективным!».

УДК 656.2.08

© Попов В. Л.
— старший преподаватель кафедры
«Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Безопасность в метро: проблемы и перспективы

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы по обеспечению безопасности пассажироперевозок в метрополитенах России. На основе анализа мер безопасности в метро, осуществляемых последние восемь лет в соответствии с требованиями Указа Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте» и постановления Правительства РФ от 5 апреля 2017 г. № 410 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий метрополитенов», рассмотрены как положительные моменты в обеспечении безопасности граждан, в основном направленные на защищенность от терроризма, так и отрицательные, связанные, как и ранее, с высокой смертностью и травматизмом пассажиров на станциях метро. Приведены причины и условия, повлиявшие на отсутствие комплексного подхода по обеспечению транспортной безопасности в метрополитенах России, а также даны рекомендации, которые могут способствовать ее качественному обеспечению, исходя из того, что жизнь и здоровье каждого отдельно взятого пассажира является наивысшей ценностью правового государства.

Ключевые слова: транспортная безопасность; метро; метрополитен; пассажиры; травматизм; защитные экраны.

© Popov V.
— senior lecturer at the department
«Criminal law, criminal procedure and criminalistics»
of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

Metro security: challenges and prospects

Abstract. The article deals with the issues of ensuring the safety of passenger transportation in the metro of Russia. On the basis of the analysis of security measures in the metro, carried out the last eight years in accordance with

the requirements of the presidential Decree of March 31, 2010 № 403 «on the establishment of a comprehensive system of public security in transport» and the Government decree of the Russian Federation of April 5, 2017 No. 410 «On approval of requirements for ensuring transport safety, including requirements to anti-terrorist security of objects (territories), taking into account security levels for different categories of metros», is considered as positive points in the security of citizens, mainly aimed at protection from terrorism and negative, associated, as before, with high mortality and injury of passengers in subway stations. The reasons and conditions that influenced the lack of an integrated approach to transport security in the Russian metro are given, as well as recommendations that can contribute to its quality, based on the fact that the life and health of each individual passenger is the highest value of the rule of law.

Keywords: transport safety; metro; metro; passengers; injuries; protective screens.

Современное развитие и экономическое процветание России немыслимо без транспортной инфраструктуры, которая считается одной из наиболее обширных в мире. Особое место в ней занимает метрополитен. И не только потому, что долгое время он считался символом столицы Советского государства и воплощением индустриального подвига русского человека, героический энтузиазм которого позволял создавать и подземную транспортную инфраструктуру, и целые архитектурные ансамбли в виде станций метро, которые и сегодня продолжают удивлять и притягивать туристов. Современное метро в России — это 215 станций в Москве, 67 станций в Санкт-Петербурге, 13 станций в Новосибирске, 10 станций в Казани, 9 станций в Екатеринбурге, 10 станций в Самаре, 14 станций в Нижнем Новгороде и 554 км общего транспортного пути. Доля Московского метрополитена составляет 66%. Если сравнивать с Нью-Йоркским метро, насчитывающим 472 станции и общую длину путей 1355 км, то создается впечатление, что это не так уж и много для России. Но как показывает мировая статистика, по суточному пассажиропотоку только Московский и Пекинский метрополитены занимают лидирующие места. Метро г. Москвы в будние дни перевозит порядка 9 млн пассажиров ежедневно, а ежегодно более 3 млрд, что составляет около 56% от всех пассажироперевозок в городе. Поэтому не удивительно, что сегодняшнее метро становится излюбленным средством передвижения граждан, чему способствуют как быстрота перемещения между станциями, так и экологический характер самого транспорта.

При этом власти г. Москвы отмечают, что метрополитен столицы уже давно работает в условиях значительной перегрузки: в часы пик она достигает 40%. Ежегодно пассажиропоток увеличивается на 2—3%. Такая динамика уже через 5—7 лет, по утверждению мера г. Москвы Сергея Со-

бянина, может привести столичную подземку к транспортному коллапсу, и в первую очередь это относится к станциям кольцевой линии и центра [1]. Схожая картина наблюдается и в метро других городов России. Особенно наиболее загруженными являются в утренние часы станции спальных районов, тогда как в вечерние часы пика загруженность возрастает на пересадочных станциях, в основном центральных.

Принимаемые Правительством Москвы меры, например, по запуску Московского центрального кольца (МЦК), выполняющего функцию дополнительной кольцевой развязки метро, а также строительство к 2020 г. второго кольца метрополитена (третьего пересадочного контура) и новых линий и станций, несомненно решают вопрос по перераспределению пассажиропотока на перегруженных линиях метро, но в то же время за счет снижения нагрузки на наземный транспорт, увеличивают общий пассажиропоток людей в метро. А если учесть тот факт, что метрополитен при специфике используемых в нем инженерно-технических конструкций и особенностей рельсового транспорта является сам по себе местом повышенной опасности, что закреплено в общих положениях правил пользования метрополитенами в Москве, Санкт-Петербурге, Новосибирске и др., то естественно напрашивается вопрос: какие планируются и проводятся мероприятия по обеспечению безопасности жизни и здоровья пассажиров в метрополитене.

Обычно данный вопрос поднимается и обсуждается на уровне общественности лишь в тех случаях, когда происходит чрезвычайное происшествие (ЧП) с множественными жертвами, как в случае с пожаром в торговом комплексе «Зимняя вишня» в г. Кемерово, вызвавшем большой общественный резонанс, отражаемый в средствах массовой информации. Несомненно, тогда проводятся проверки и расследования, выясняются причины, повлекшие нарушения, наказываются виновные, намечаются пути и сроки по устранению и профилактике подобных ситуаций. Через некоторое время все стабилизируется и поднимаемые проблемы безопасности граждан затихают, и так до следующего крупного ЧП.

Изучив официальную статистику подобных резонансных случаев на примере Московского метрополитена с 1974 г, (по более раннему периоду в свободном доступе информации нет), становится ясно, что аварии техногенного характера не так уж и часто происходят в метро, всего 27 за 43 года. Это были пожары в тоннеле и вагонах, сбои электроснабжения, неисправности эскалатора, сход поездов с рельсов и повреждения конструкций тоннеля плывунами. При этом в двух из вышеуказанных случаев были множественные человеческие жертвы. 17 февраля 1982 г. из-за поломки эскалатора на станции «Авиамоторная» погибло 8 человек и ранено 30. 15 июля 2014 г. из-за схода состава на скорости 70 км/час с рельсов, следовавшего по Арбатско-Покровской линии от станции «Парк Победы» до станции «Славянский бульвар», погибло 24 человека и ранено 255. Более худшая ситуация обстояла и обстоит с террористическими актами. За ис-

торию Московского метрополитена их было совершено восемь. Первый — 8 января 1977 г. в поезде метро между станциями «Измайловская» и «Первомайская» и два последних — 29 марта 2010 г. в поезде на станциях метро «Лубянка» и «Парк культуры». Общее количество жертв восьми терактов составило 100 человек убитыми и 437 раненными. В апреле 2017 г. в Санкт-Петербурге на перегоне метро между станциями «Сенная площадь» и «Технологический институт» произошел очередной теракт, в котором пострадало 103 человека, 16 из которых погибло, в том числе предполагаемый исполнитель взрыва.

Несомненно, как показывает статистика, не только в России, на и за рубежом метро является излюбленным местом террора, так как с учетом замкнутости пространства и скопления большого количества людей достигается максимальный эффект взрыва и возникновение за ним последующего транспортного коллапса вследствие нарушения работы метро и возросшей нагрузки на наземный транспорт, который не может справиться с увеличенным пассажиропотоком и вызывает тем самым массовые недовольства граждан и в первую очередь властью.

Поэтому не удивительно, что на фоне объявленной войны России с запрещенными террористическими организациями и нестабильности геополитических отношений усилия государственной власти в большей степени направлены на обеспечение транспортной безопасности по борьбе с терроризмом и преступлениями, которых только по зарегистрированным учетам полиции г. Москвы насчитывается порядка 2000 эпизодов ежегодно [2].

Как было сказано выше, в соответствии с Указом президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403, явившегося реакцией власти на совершенные теракты в Московском метрополитене 29 марта 2010 г., был разработан комплекс мер для предотвращения чрезвычайных ситуаций и террористических актов, который был в последующем закреплен в постановлении Правительства РФ от 5 апреля 2017 г. № 410. За восемь лет после подписания Указа Президента РФ власти рапортуют, что современное метро в России включает целый комплекс средств и мер по обеспечению безопасности пассажиров. Это появившиеся досмотровые зоны, оснащенные рамочными металлодетекторами, взрывозащитные контейнеры, обнаружители следов взрывчатых веществ, аппаратура радиационного контроля и просвечивающие установки, которые пусть и выборочно, но каждый месяц позволяют выявить у пассажиров около 2,1 тыс. рискованных предметов, большую часть которых составляют колюще-режущие предметы. За безопасностью метро введен многоуровневый контроль. Теперь за проверку конкретного участка в метро отвечает не только мастер и бригадир, но и начальник смены, начальники дистанций и подразделений. Когда заканчивается движение поездов, все службы ежесуточно проверяют работу всех систем, включая рельсы, пути, подвижной состав, системы пожаротушения и т.д.

В Москве в здании бывшего кинотеатра «Ереван» на Дмитровском шоссе в феврале 2017 г. был открыт Центр обеспечения транспортной безопасности метро, куда стекается вся информация с 17 тыс. «умных» видеокамер, установленных в вестибюлях станций, поездах, на платформах, эскалаторах, а также в электродепо и даже в вентиляционных шахтах. Их главное отличие в том, что они не просто фиксируют происходящее, но и автоматически распознают нестандартные ситуации и оповещают о бесхозных предметах, подозрительных пассажирах и упавших на рельсы людях. Под каждую нештатную ситуацию в центе разработаны определенные алгоритмы, которые позволили сократить время реагирования на внештатные ситуации в 10 раз быстрее. На базе данного центра, как сообщил мэр столицы Сергей Собянин, в скором времени будет построен и создан Единый диспетчерский центр всего метрополитена [3], на что выделяются немалые деньги. Если верить сайту госзакупок, то стоимость работ по договору Московского метрополитена с ФГУП «СВЭКО» ФСО России, заключенному в конце ноября 2015 г. на поставку оборудования, строительно-монтажные и пусконаладочные работы по созданию «Системы интеллектуального видеонаблюдения категорированных объектов Московского метрополитена», составляет 3,7 млрд руб. [7] А на развитие безопасности Санкт-Петербургского метрополитена, как сообщил губернатор Петербурга Георгий Полтавченко, с 2010 г. истрачено 2,4 млрд руб., в том числе 228 млн руб. из петербургского бюджета [4].

Создается впечатление, что безопасность жизни и здоровья пассажиров в Российском метрополитене за последние семь лет поднята на столь высокий уровень, что не допускает какой либо критики в свой адрес.

Но так ли это? Прокурор Московского метрополитена Александр Рыбак в интервью М24.ru рассказал, что ежегодно в метро в 50—70 случаях фиксируются сбои работы по отдельным веткам, в большинстве вызванные самоубийцами, которые бросаются под поезда. Когда человек оказывается под поездом, то шансов выжить у него практически нет. Поэтому не удивительно, что каждый подобный случай следственно-оперативной группой расценивается как суицид. Тем более что не всегда камеры наблюдения способны запечатлеть реальную картину происшествия, особенно в часы пик, когда наблюдаются массовые скопления у края платформы (фото 1).

Фото 1. **Нередкая картина в часы пик Московского метро**

К тому же, как можно понять по видеозаписи, что человек просто потерял сознание, а не умышленно попал под проходящий поезд. Подробной статистики в СМИ по таким случаям найти невозможно. Согласно официальным сведениям Департамента здравоохранения Москвы, опубликованным в СМИ в 2007 г., врачебные бригады скорой помощи выезжали в столичный метрополитен 989 раз. В 2008 г. число таких выездов увеличилось до 1568. За первое полугодие 2009 г. в метро пострадали 745 человек [5]. Есть и отдельные публикации в СМИ о людях, оказывающихся на путях перед движущимся поездом, чаще в виде краткой сводки, например:

• 31 марта 2018 г. в столице произошел очередной несчастный случай в подземке. На станции метрополитена «Красные ворота» Сокольнической линии на рельсы упал мужчина, передает РИА Новости. Он погиб на месте.

• 8 апреля 2018 г. движение на участке серой ветки метро остановлено из-за падения женщины на станции «Менделеевской». Пассажирка упала на пути перед прибытием поезда на станцию, в результате чего погибла.

Не менее важны в таких ситуациях и воспоминания очевидцев. Вот, например, несколько цитат, высказанных свидетелями по ЧП, вызванному падением на рельсы на станции «Проспект космонавтов» Екатеринбургского метрополитена16-летней девушки, которой отрезало стопы ног:

• «Мне кажется, ее толкнули. Когда под поезд собираются бросаться — не берут с собой сумочку. Ехала бедняжка по своим делам. И когда ее достали, она точно в сознании была…».

• «Самое жуткое было, когда она еще была под поездом и кричала».

• «И ничего это не самоубийство, ее реально поджали все эти, которым обязательно нужно сесть на 14 минут».

Один из резонансных случаев произошел в питерской подземке 10 марта 2008 г. 19-летняя студентка Вика Соколова вышла из вагона, качнулась и, попробовав удержаться за пассажирку в светлой куртке, которая отстранилась, рухнула на рельсы между вагонами стоящего поезда. Спасти девушку, у которой, судя по всему, закружилась голова, было реально. От ее падения до того момента, когда поезд тронулся, прошло целых 12 се-

кунд. Та самая девушка в светлой куртке, за которую пыталась ухватиться Вика, а также ее подружка стояли рядом, когда студентка упала на рельсы. Можно было забежать в вагон и дернуть стоп-кран. Придержать дверь, чтобы поезд не тронулся. Что сделали девушки? Просто стояли и смотрели на то место, куда упала Вика. И вызвано это было не равнодушием, просто они не были готовы к сложившейся экстремальной ситуации и не знали, куда бежать и что делать.

И подобные случаи не единичны, страдают обычно больные, пожилые люди, а также дети и те, кто пренебрегает правилами безопасности, подходя близко к краю платформы. Подобные случаи могут носить и криминальный характер, ведь столкнуть человека проще простого, особенно в давке. И найти виновника в подобной ситуации практически нереально, особенно по горячим следам.

В 2009 г. Генеральная прокуратура РФ по результатам проведенных проверок метрополитенов в связи с высокой смертностью и травматизмом пассажиров установила, что метрополитены не в полной мере выполняют возложенную на них законодательством обязанность по предоставлению пассажирам безопасных услуг, указав, что станции подземок нуждаются в серьезной доработке в плане оборудования инженерно-техническими средствами безопасности, а именно установкой между краем платформы и подвижным составом защитных барьеров, как это сделано в развитых странах Европы, Китая, Японии и т.д. Соответствующее предложение было направлено Министру транспорта РФ. Однако, как отмечали СМИ в конце 2009 г., претензии были признаны необоснованными. В феврале того же года Мосгорсуд счел, что законы о защите прав потребителей и о транспортной безопасности, указанные в иске прокуратуры, не содержат норм, обязывающих метрополитен оборудовать платформы перегородками. Кроме того, было указано, что многие станции метро (45 из 215) являются памятниками истории и архитектуры, имеют соответствующий статус и любые изменения в их внешнем облике недопустимы. С 2012 г. ситуация, казалось, стала меняться к лучшему, так как на центральном телевидении и в прессе появилась информация о том, что новые станции метро «Хорошевская», «Нижняя Масловка», «Петровский парк» и «Ходынское поле», запланированные к пуску в 2018 г., будут оборудованы раздвижными защитными экранами. Более того, на сайтах московского метрополитена и градостроительства г. Москвы появились изображения данных станций с защитными экранами (фото 2). Но на момент их запуска (фото 3) защитные экраны, о которых так много говорилось и писалось в СМИ, почему-то исчезли.

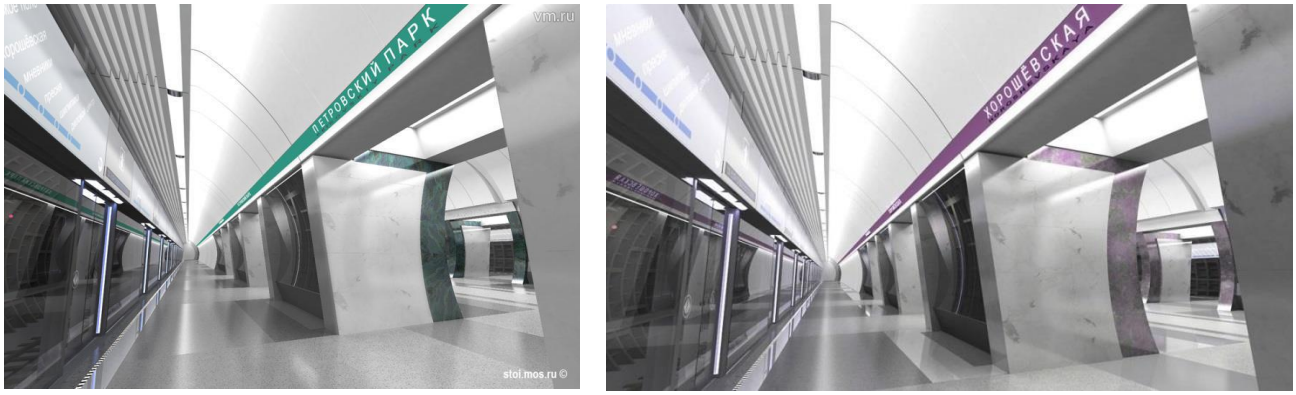

Фото 2. **Проекты станций метро «Петровский парк» и «Хорошевское» с установленными защитными экранами для безопасности граждан, ранее опубликованные на сайте московского метрополитена**

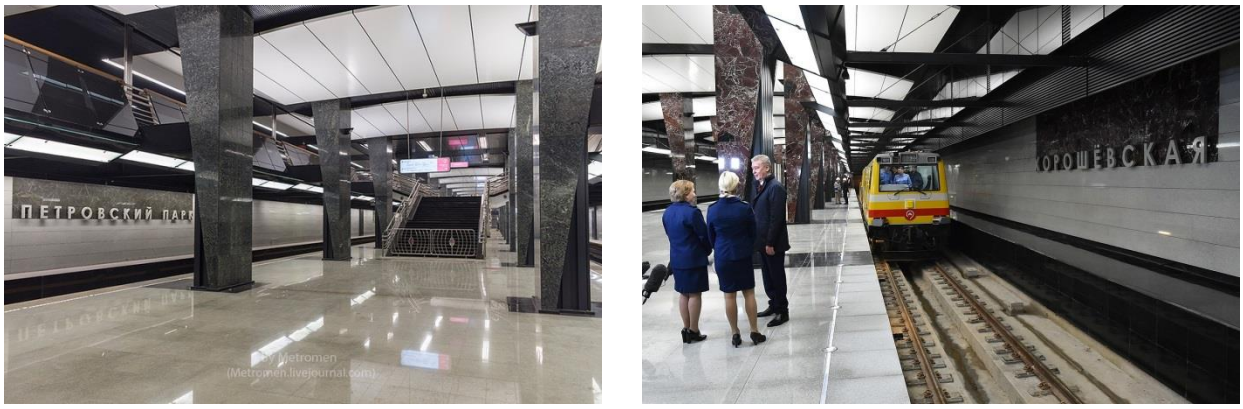

Фото 3. **Запущенные станций метро «Петровский парк» и «Хорошевское» без защитных экранов для безопасности пассажиров**

Вызывает недоумение, что столичные власти сделали свой выбор не в пользу безопасности граждан.

Депутат Госдумы В. П. Войтенко, активно занимающийся вопросами транспортной безопасности, еще в 2010 г. отмечал, что не может быть выборочной безопасности. «Общество интересует абсолютная безопасность при пользовании транспортными услугами, а не только защищенность от терроризма» [6]. И доводы о том, что процент несчастных случаев в метрополитене по сравнению с происшествиями на дорогах, как обычно сравнивают с авиакатастрофами, просто не уместен, так как, исходя из норм морали и Конституции РФ, каждая человеческая жизнь бесценна.

Удивительно и то, что большинство пассажиров метро не знают примитивных методов обеспечения своей безопасности и других граждан в случае падения на рельсы, а также где и каким образом подается сигнал тревоги ответственным лицам по станции метро. Подтверждают это видеокадры несчастных случаев в метро, когда попавший на рельсы человек, вместо того, чтобы лечь в углубленный проем между рельсами, специально спроектированный для этих случаев, прыгает вправо, пытаясь избежать столкновения с поездом, но натыкается на контактный рельс и погибает от электрического удара. Погибают от контактного рельса и тогда,

когда наступают на него, пытаясь самостоятельно вылезти из ямы. Возможно, срабатывает и психологический фактор, когда на тебя несется поезд, тяжело осознать тот факт, что надо лечь под поезд и тем самым спастись. К тому же в часы пик интервалы следования поездов метро составляют 1—2 минуты, поэтому на принятие решения требуются секунды. Если человек психологически не готов, он совершает ошибку, нередко плачевную. Не зря в армии есть такое упражнение для новобранцев, как обкатка танком, это когда солдат прячется в окопе под проезжающей многотонной машиной, чтобы снять психологический барьер страха. И не всегда это получается с первого раза.

Конечно же, такого рода тренировки с пассажирами проводить не надо. Для этого есть другие способы и методы, а в частности, на станциях метро должна присутствовать наглядная агитация по мерам безопасности пассажиров, расположенная на видных участках вестибюлей и в вагонах подвижного состава. При этом не только в виде картинок, но и в виде сценических короткометражных роликов с экранов телевизоров, установленных в вагонах метро. И лишь тогда, когда эта информация отложится на уровне подсознания каждого человека, он сможет в стрессовой ситуации принять быстрое и правильное решение.

Сейчас такой наглядности в метро нет, и мы получаем то, что получаем.

А знать надо следующее. Если вы упали на рельсы, то необходимо определить, с какой стороны пойдет поезд. Это нужно сделать быстро. В качестве ориентира можно использовать электронное табло с красными цифрами, на котором отображается время. Это и будет началом станции, куда следует двигаться, избегая левой части путей, где находится контактный рельс, — вас просто убьет током. Если вы видите, что приближается поезд, то убегать от него не надо. Нужно всего лишь лечь в углубление между стенками путей так, чтобы голова и другие органы были не выше верхней линии желоба, а руки находились вдоль тела (фото 4). Лучше лечь на живот. Свободную одежду (полы, капюшон, шарф и т.п.) необходимо подобрать под себя, чтобы их не зацепило поездом. И в дальнейшем ожидать помощи, помня о том, что только спокойствие и контроль над собой могут гарантировать жизнь.

Фото 4. **Мера безопасности для избегания наезда электропоезда**

Понятно, что вопросы безопасности в метрополитенах — это большой и сложный комплекс проблем и решить их за короткий промежуток времени невозможно. Но если и не начинать выяснять и решать их сейчас в полном объеме, а попытаться забыть и умолчать, или найти доводы препятствующие их осуществлению, то в дальнейшем мы можем получить более худшую ситуацию, которую все равно придется разрешать, но с большими жертвами.

Литература

1. Зачем мы строим метро / Комплекс гидростроительной политики и строительства города Москвы // URL: https://stroi.mos.ru/metro/kak-stroyat-metro/zachem-my-stroim-metro (дата обращения: 4 июня 2018 г.).

2. Попов, В. Л. «Обеспечение безопасности при эксплуатации объектов транспортной инфроструктуры» // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 11 (11).

3. Пороценко, Л. Н. Собянин открыл Центр обеспечения безопасности метро // Российская газета. — 2017. — Столичный выпуск № 7192 (26) // URL: https://rg.ru/2017/02/06/reg-cfo/sobianin-otkryl-centr-obespecheniia-bezopasnosti-metro.html (дата обращения: 4 июня 2018 г.).

4. С 2010 года на безопасность в петербургском метро потратили 2,4 миллиарда // Аргументы и факты. — Петербург. — 2017. 21 апреля // URL: http://www.spb.aif.ru/city/event/s_2010_goda_na_bezopasnost_v_peterburgskom_metro_potratili_2_4_milliarda (дата обращения: 4 июня 2018 г.).

5. Миронов, Н. Н. Будь осторожен, всяк в метро входящий! // Комсомольская правда. — 2010. 30 сентября // URL: https://www.msk.kp.ru/daily/24567.4/739777/ (дата обращения: 4 июня 2018 г.).

6. Войтенко, В. П. Совершенствование законодательства в сфере транспортной безопасности // Национальный журнал-каталог «Транспортная безопасность и технологии». — 2010. — № 1. — С. 13—15.

7. Степанова, Е. С. Сколько стоит смерть в метро: на системы безопасности потратили почти миллиард // Московский комсомолец. — 2017. — 5 апреля // URL:http://www.mk.ru/daily/newspaper/2017/4/5/ (дата обращения: 4 июня 2018 г.).

Literature

1. Why do we build the metro / Complex of hydro-building policy and construction of the city of Moscow / / URL: https://stroi.mos.ru/metro/kak-stroyat-metro/zachem-my-stroim-metro (accessed 4 June 2018).

2. Popov, V. L. «ensuring safety in the operation of facilities of the TRANS-port infrostructure» / / Transport law and security. — 2016. — № 11 (11).

3. Porosenko, L. N. Sobyanin opened the security Center subway // the Russian newspaper. — 2017. — Capital issue № 7192 (26) // URL: https://rg.ru/2017/02/06/reg-cfo/sobianin-otkryl-centr-obespecheniia-bezopasnosti-metro.html (accessed 4 June 2018).

4. Since 2010, 2.4 billion have been spent on security in the St. Petersburg metro // Arguments and facts. — Petersburg. — 2017. April 21, / / URL: http://www.spb.aif.ru/city/event/s_2010_goda_na_bezopasnost_v_peterburgskom_metro_potratili_2_4_milliarda (accessed: June 4, 2018).

5. Mironov, N. N. Be careful, everyone on the subway is coming! // Komsomolskaya Pravda. — 2010. September 30, / / URL: https://www.msk.kp.ru/daily/24567.4/739777/ (accessed: June 4, 2018).

6. Voitenko, V. P. Improvement of legislation in the field of transport security / / national journal-catalog «Transport security and technology». — 2010. — № 1. — P. 13—15.

7. Stepanova, E. S. how much does death cost in the subway: almost a billion was spent on security systems // Moskovsky Komsomolets. — 2017. — April 5 / / URL: http: / / www.mk.EN / daily/newspaper/2017/4/5/ (accessed 4 June 2018).

УДК 342.951:351.82

© Семенов С. А.
— начальник ФБУ «Служба морской безопасности»

О правовом статусе сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности

Аннотация. Законодательством о транспортной безопасности введено понятие «сектор свободного доступа зоны транспортной безопасности». В отношении него действуют иные, чем для остальных секторов зоны транспортной безопасности, требования. Правовое регулирование статуса сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности в настоящее время недостаточное, что негативно влияет на защиту объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства от актов незаконного вмешательства.

Ключевые слова: транспортная безопасность, сектор свободного доступа, зона транспортной безопасности, подразделение транспортной безопасности.

© Semenov S.
— head of FBI «Maritime security service»

On the legal status of the free access sector zone of transport security

Abstract. The law on transport security introduced the concept of «free access sector of the transport security zone». It is subject to requirements other than those for other sectors of the transport security zone. Legal regulation of the status of the free access sector of the transport security zone is currently insufficient, which negatively affects the protection of transport infrastructure of the road sector from acts of unlawful interference.

Keyword: transport security, free access sector, transport security zone, transport security unit.

Законодательством о транспортной безопасности введено понятие «сектор свободного доступа зоны транспортной безопасности». В отношении указанного сектора действуют иные, чем для остальных секторов зоны транспортной безопасности, требования. Требования по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требования к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающие уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструк-

туры и транспортных средств по видам транспорта, по-разному регулируют правовой статус сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности (далее — сектор свободного доступа).

Наиболее широко понятие «сектор свободного доступа» применяется в Требованиях по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиях к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства (утверждены постановлением Правительства РФ от 14 сентября 2016 г. № 924) (далее — Требования). Причиной этому является то, что объекты дорожного хозяйства среди объектов транспортной инфраструктуры по-своему уникальны.

Требования определяют сектор свободного доступа как часть зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, на которой в отношении проходящих (проезжающих) физических лиц (транспортных средств) и (или) проносимых (провозимых) грузов и вещей правовых оснований для прохода (проезда) не требуется (подп. 25 п. 6).

Особенностью сектора свободного доступа является то, что в отношении него не действуют многие требования, предусмотренные для остальной зоны транспортной безопасности. В частности, на его границе не размещаются контрольно-пропускные пункты, посты, технические системы и средства досмотра; не осуществляется сверка и (или) проверка документов; допуск в сектор свободного доступа не регламентирован (подп. 9 п. 6).

В отношении сектора свободного доступа Требования не содержат обязанностей субъекта транспортной инфраструктуры:

— принимать меры к недопущению проникновения любых лиц в сектор свободного доступа (подп. 1 п. 7);

— принимать меры к недопущению преодоления любыми лицами контрольно-пропускных пунктов и постов объекта транспортной инфраструктуры без соблюдения условий допуска, наличия и действительности установленных видов разрешений в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры (подп. 33 п. 6);

— обнаруживать на контрольно-пропускных пунктах и постах объекта транспортной инфраструктуры на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее части предметы и вещества, которые запрещены или ограничены для перемещения, не допускать их перемещения в зону транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или ее часть (подп. 36 п. 6).

Учитывая, что для прохода (проезда) в сектор свободного доступа физическим лицам и транспортным средствам не требуется никаких правовых оснований, вышеуказанные исключения в Требованиях являются логичными и понятными.

Требования по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфра-

структуры или транспортных средствах, по видам транспорта (утверждены постановлением Правительства РФ от 15 ноября 2014 г. № 1208) обязывают физических лиц, следующих либо находящихся на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве, осуществлять проход (проезд) в зону транспортной безопасности в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности, включающими перечень необходимых документов, устанавливаемый Минтрансом России по согласованию с МВД и ФСБ России.

Правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности (утверждены приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227) определено, что основаниями для пересечения объектами досмотра границ сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности, а также их нахождения на его территории, является отсутствие у таких объектов досмотра запрещенных или ограниченных для перемещения предметов и веществ, включенных в перечни оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещения в зону транспортной безопасности, утвержденные указанным приказом, перемещаемых без законных на то оснований, а также выполнение Требований по соблюдению транспортной безопасности (п. 13).

При перемещении объектов досмотра в сектор свободного доступа зоны транспортной безопасности с территории, прилегающей к объектам транспортной инфраструктуры или транспортным средствам, в случаях, установленных Требованиями, в соответствии с планами обеспечения транспортной безопасности проводятся досмотр, наблюдение и (или) собеседование; допускается проведение сверки и (или) проверки документов, дополнительного досмотра (п. 27 Правил проведения досмотра).

Однако объекты транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства имеют особенности, отличающие их от иных объектов транспортной инфраструктуры, имеющих в составе зоны транспортной безопасности секторы свободного доступа. Как правило, на объекты транспортной инфраструктуры иных видов транспорта вход в сектор свободного доступа осуществляется через контрольно-пропускные пункты, посты или пункты досмотра (КПП). Например, в аэровокзалы, порты, автостанции и метрополитен.

Основными охраняемыми (защищаемыми) объектами транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства являются искусственные дорожные сооружения. К сектору свободного доступа относится поверхность искусственного дорожного сооружения (п. 1.2. Правил дорожного движения (утверждены постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090). Естественно, что на въездах (входах) на искусственные дорожные сооружения КПП не размещаются, так как они создают серьезные препят-

ствия для автотранспортных перевозок и перемещения граждан и нарушают нормальное функционирование автомобильных дорог.

Осуществление свободного проезда транспортных средств, перевозки пассажиров, грузов по автомобильным дорогам общего пользования законодательство относит к правам пользователей автомобильных дорог (ст. 28 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Временные ограничение или прекращение движения транспортных средств по автомобильным дорогам могут устанавливаться:

1) при реконструкции, капитальном ремонте и ремонте автомобильных дорог;

2) в период возникновения неблагоприятных природно-климатических условий, в случае снижения несущей способности конструктивных элементов автомобильной дороги, ее участков и в иных случаях в целях обеспечения безопасности дорожного движения;

2.1) в период повышенной интенсивности движения транспортных средств накануне нерабочих праздничных и выходных дней, в нерабочие праздничные и выходные дни, а также в часы максимальной загрузки автомобильных дорог;

3) в иных случаях, предусмотренных федеральными законами, а в отношении автомобильных дорог регионального или межмуниципального, местного значения в границах населенных пунктов, в том числе в целях повышения их пропускной способности, законами субъектов Российской Федерации (ст. 30 Закона).

Требования предоставляют субъектам транспортной инфраструктуры право прекращать допуск на объект транспортной инфраструктуры физических лиц и транспортных средств в случае объявления уровня безопасности № 3 (подп. 4 п. 9).

Возникает закономерный вопрос, какими правами и обязанностями наделены подразделения транспортной безопасности при обеспечении транспортной безопасности сектора свободного доступа объекта транспортной инфраструктуры при более низких уровнях безопасности?

Ряд исключений для сектора свободного доступа мы уже упомянули в начале статьи.

В соответствии с п. 2.4 Правил дорожного движения «право остановки транспортных средств предоставлено регулировщикам». Работники подразделений транспортной безопасности к регулировщикам не отнесены.

В соответствии с подп. 27 п. 6 Требований субъект транспортной инфраструктуры обязан обеспечивать проведение уполномоченными лицами из числа работников подразделений транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в соответствии с правилами проведения досмотра.

Однако Требования позволяют проводить досмотр только в случае объявления уровня безопасности № 3 (случаи, предусмотренные подп. 28 п. 6 Требований, пока не рассматриваем, так как они являются исключением из правила).

Кроме того, в соответствии с Правилами проведения досмотра досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности проводится в случаях, предусмотренных Требованиями, на КПП, постах, расположенных на границах зоны транспортной безопасности или ее частей, а также в зоне транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств.

В соответствии с Требованиями обязанность субъекта транспортной инфраструктуры — выявлять нарушителей, а также угрозы подготовки к совершению или совершение актов незаконного вмешательства путем патрулирования территории объекта транспортной инфраструктуры — возникает только в случае объявления уровня безопасности № 2.

Подразделения транспортной безопасности предназначены для защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства и в соответствии с Требованиями реагирования на нарушения пропускного и внутриобъектового режимов (подп. 3 п. 6). Однако мы понимаем, что на дороге, как в секторе свободного доступа, пропускной и внутриобъектовый режимы не действуют.

Предупреждение и пресечение преступлений (за исключением террористического акта) и административных правонарушений на защищаемых объектах, в частности на дороге, к компетенции подразделений транспортной безопасности также не относится.

К целям формирования (привлечения) подразделений транспортной безопасности также относится реагирование на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры.

Критические элементы объекта транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства включают строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы объекта транспортной инфраструктуры, совершение акта незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования объекта транспортной инфраструктуры и (или) возникновению чрезвычайных ситуаций.

Применительно к искусственным сооружениям дорожного хозяйства критическими элементами, как правило, являются только места соединения пролетных строений с опорами.

Итак, при уровне безопасности № 1 работник подразделения транспортной безопасности не обладает никакими правами по отношению к лицам и транспортным средствам, перемещаемым в секторе свободного доступа искусственного дорожного сооружения дорожного хозяйства. Это

касается не только дороги, но и подмостового пространства.

Работник подразделения транспортной безопасности имеет право реагировать только на попытки проникновения к критическим элементам искусственного дорожного сооружения дорожного хозяйства.

При уровнях безопасности № 2 и 3 у субъекта транспортной инфраструктуры и подразделений транспортной безопасности появляются дополнительные права, однако как их реализовать на практике, предстоит еще определить. Целесообразно не только написать инструкции, но и провести исследовательские учения сил обеспечения транспортной безопасности на отдельных объектах дорожного хозяйства.

Пкнктом 28 Требований определяется необходимость проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра, наблюдения и (или) собеседования в соответствии с правилами проведения досмотра при пересечении границ сектора свободного доступа, на участках автомобильных дорог, определяемых Правительством РФ в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности» (см. постановление Правительства РФ от 18 июля 2016 г. № 686 «Об определении участков автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромов, посадочных площадок, а также иных обеспечивающих функционирование транспортного комплекса зданий, сооружений, устройств и оборудования, являющихся объектами транспортной инфраструктуры»). В частности, при первом уровне безопасности — не менее 5% общего числа проходящих, проезжающих (перемещаемых) в сектор свободного доступа физических лиц и материальных объектов.

Однако невозможность исполнения данного положения заложена в самих Требованиях. Пункт 39 прямо устанавливает, что учет перемещаемых в сектор свободного доступа транспортных средств не осуществляется. Так от какой цифры необходимо взять 5%?

Кроме того, каким образом осуществлять учет объектов досмотра, перемещаемых в сектор свободного доступа, Требования не раскрывают. Подпункт 9 п. 6 Требований определяет, что для сектора свободного доступа порядок учета объектов досмотра субъектами транспортной инфраструктуры не разрабатывается.

Таким образом, в настоящее время имеют место отдельные проблемы в правовом регулировании правового статуса сектора свободного доступа, негативно влияющие на защиту объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства от актов незаконного вмешательства. В той или иной степени поднятые проблемные вопросы затрагивают и другие виды транспорта.

Правовой статус сектора свободного доступа зоны транспортной безопасности имеет не только теоретическое, но и важное практическое значение. Его неурегулированность препятствует эффективному выполнению своих обязанностей работниками сил обеспечения транспортной безопасности, включая работников подразделения транспортной безопасно-

сти, ставит под сомнение правомочность их действий и создает предпосылки для жалоб граждан по поводу нарушения их прав, в том числе конституционных.

УДК 625.1

© Жовтун Д. Т.
— доктор философских наук, профессор
кафедры «Общественные науки и профессиональная
коммуникация» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
dtzhovt@yandex.ru

Стресс-факторы и безопасность на транспорте

Аннотация. В статье рассматривается влияние стресс-факторов на безопасность в сфере транспортной деятельности. Безопасность на транспорте определяется многими факторами. Каждый из них требует тщательного изучения. Но особенно опасно их совпадение в одно и то же время и в одном и том же месте, что приводит к катастрофическим последствиям. Стресс-факторы в системе транспортной безопасности требуют особого внимания. Это так называемый «человеческий фактор», к которому сводится большинство причин транспортных катастроф.

Ключевые слова: стресс-факторы; дистресс; шок; транспортная фобия; безопасность.

© Zhovtun D.
— doctor of philosophical sciences, professor
of the department «Social sciences and professional
communication» of Russian University of Transport

Stress factors and transport safety

Abstract. The article discusses the impact of stress factors on safety in the field of transport activity. Transport security is determined by many factors. Each of them requires careful study. But it is especially dangerous to coincide at the same time and in the same place, which leads to disastrous consequences. Stress factors in the transport security system require special attention. This is the so-called "human factor", which is reduced to most of the causes of transport accidents.

Keywords: stress factors; distress; shock; transport phobia; safety.

Транспортная деятельность — особый вид человеческой деятельности, она характеризуется наличием различных опасностей, непредвиденных обстоятельств, рисков. Поэтому труд транспортного работника — это деятельность, требующая высокой дисциплины, внимания, постоянного

напряжения физических и духовных сил, сопряженных с перегрузками, довлеющим над работником чувством повышенной ответственности.

Понятие стресса и происходит от латинского — напряжение. Стресс — это состояние психофизиологического напряжения, возникающее у человека под влиянием любых сильных воздействий и сопровождающееся мобилизацией защитных систем организма и психики.

Понятие «стресс» введено в 1936 г. канадским физиологом Г. Селье. Различается эустресс, нормальный стресс, служащий целям сохранения и поддержания жизни, и дистресспатологический стресс, проявляющийся в болезненных симптомах. В обыденном сознании закрепилось в основном второе представление о стрессе. Г. Селье считает стресс неотъемлемым атрибутом жизнедеятельности. Человек не может полноценно функционировать, если на его органы чувств не действует достаточное число соответствующих раздражителей. В этом случае организм реагирует состоянием стресса, которое играет мобилизующую и поэтому положительную роль. При этом раздражители повышенной интенсивности или возникающие в чрезмерном количестве могут вызвать дистресс и повлечь соматическое заболевание, деформации психики и даже гибель.

Способность реагировать на интенсивные внешние раздражители определяется индивидуально-психологическими особенностями конкретной личности: психофизиологической конституцией, чувствительностью к воздействиям (сензитивностью), особенностями мотивационной и эмоционально-волевой сферы. Чтобы внешние воздействия не вызывали дистресс, необходимо формирование у личности таких качеств, как самообладание, дисциплинированность, стремление к преодолению препятствий и т.д.

Таким образом, стресс — это напряженное состояние организма, т.е. неспецифический ответ организма на предъявленное ему требование (стрессовую ситуацию). Под воздействием стресса организм человека испытывает стрессовое напряжение.

Стресс — это часть повседневной жизни каждого человека, и не стоит принимать его как исключительно негативное явление. Иногда стрессовые ситуации вынуждают человека собрать все его силы и приспособиться к новой ситуации. Именно поэтому не надо бояться стресса, он является естественной реакцией. Опасность представляет не столько стресс, сколько неумение с ним справиться. Например, любое резкое торможение двигающегося транспортного средства, переключение скорости автомобиля на обледеневшей дороге необходимо правильно пережить. Не потерять самообладания и контроля за ситуацией. Каждый человек может по-разному реагировать на внешний стрессор. В этом проявляется его индивидуальность. Личностные качества теснейшим образом связаны с формой реагирования на стрессор и вероятностью развития негативных последствий.

Профессиональный стресс транспортного работника возникает, прежде всего, по причинам, связанным с условиями труда, организацией рабочего места. К таким стресс-факторам относятся: неудобный график работы,

сверхурочные, однообразный, монотонный характер работы, дефицит времени, отсутствие режима питания, безопасность труда, организация индивидуального рабочего места работника, токсические вещества, высокий уровень шума, переохлаждение или жара, неприятные запахи. Например, давление рабочего графика, сменная работа по скользящему графику создает потребность в ряде психологических и связанных с нерабочим временем изменений, являющихся потенциальными стрессорами.

Весьма распространенными являются факторы, связанные с пониманием цели деятельности работника, его ролевым статусом, психологическим климатом в трудовом коллективе, бригаде, команде, профессиональным опытом, знаниями, возможностью реализовать свои творческие способности, карьерой. Большое значение в этом ряду факторов имеют организационные изменения в транспортной организации, стиль управления, кадровая политика, положение работника в информационных потоках, связанных с профессиональной деятельностью. Особенно следует выделить личностные факторы — жизненные ситуации и личное отношение к ним, личные привычки, состояние здоровья.

Транспорт — одна из самых высокомонополизированных отраслей человеческой деятельности, а отдельные его виды вообще обладают естественной монополией, например, железнодорожный транспорт. Железные дороги выполняют около 50% общего грузооборота и 40% пассажирооборота. Значение железнодорожного транспорта в жизни страны и общей работе транспортной системы определяется следующими факторами: независимость от климатических условий, погоды, времени года и суток, что обеспечивает регулярные, равномерные и бесперебойные перевозки грузов и пассажиров; высокая провозная способность железных дорог; сравнительно высокая скорость доставки грузов и перевозки пассажиров; сравнительно невысокая себестоимость перевозок; большая гибкость и маневренность при выполнении перевозок; возможность строительства железных дорог на любой сухопутной территории. Эти преимущества делают железнодорожный транспорт универсальным, он перевозит такие важнейшие массовые народнохозяйственные грузы, как каменный уголь, кокс, руда, металл, нефтяные, хлебные, лесные и минеральные грузы, строительные материалы, химические и минеральные удобрения.

В транспортной сфере имеет место такое явление, как транспортофобия, которую можно отнести к стресс-факторам. Слово «фобия» греческого происхождения — *phobos* — страх. Это состояние, при котором человек испытывает чрезмерную и беспричинную встревоженность, доходящую до состояния паники. Психологи определяют фобию как иррациональный и неконтролируемый страх. Страх является врожденным эмоциональным процессом, генетически заданным физиологическим компонентом. Это чувство может быть вызвано воображаемыми или реальными опасностями.

Причинами фобий являются стресс, эмоциональные переживания (скрытые или осознаваемые человеком). Чаще подвержены фобии люди,

долгое время несущие огромную ответственность, — чиновники, бизнесмены и особенно работники транспорта, управляющие транспортными средствами, транспортными комплексами.

Среди транспортных фобий наиболее распространенной является авиафобия — боязнь перелетов. Она усугубляется тем, что авиакатастрофы очень ярко освещаются СМИ. Авиафобия связана с клаустрофобией (боязнь замкнутого пространства), акрофобией (боязнь высоты), гефорофобией (страх перед мостами).

Признаками фобий на транспорте можно назвать чувства страха и паники, сопровождающиеся чувством удушья, спазмами в горле, учащенным сердцебиением, чувством слабости, оцепенением частей тела, дрожью в теле, рвотой и расстройством желудка.

Иногда стресс бывает такой силы, что компенсаторные механизмы не справляются со стрессом и отказывают. Наступает срыв, называемый шоком (от фр. *choc* — удар, толчок). Шок — это ответная реакция организма на действие внешних агрессивных раздражителей, стрессоров, которая может сопровождаться нарушениями кровообращения, обмена веществ, нервной системы, дыхания, других жизненно важных функций организма.

Частой причиной шока является ДТП, так как здесь срабатывают сразу несколько сильнейших стресс-факторов, каждый из которых неожиданный; не давая возможности организму приспособиться к возникшей ситуации, вместе они вызывают шок. При этом надо знать, что шоковое состояние развивается не только тогда, когда есть физические травмы. Травма психоэмоциональная не менее опасна, а ее последствия для организма могут быть более серьезными. В результате развившийся шок может быть различной степени тяжести, в своей самой тяжелой форме это состояние приводит к летальному исходу.

Как распознать шоковое состояние участников транспортной аварии, если нет видимых травм? Как правило, о наличии шока говорит некоторая заторможенность. Человек неестественно спокоен, на вопросы отвечает медленно и с усилием, как бы вспоминая ответы на самые простые вопросы, наблюдается бледность лица, учащенный пульс — это признаки шока первой степени. Такое состояние обратимо, но все же даже в этом случае необходимо принять меры. Пострадавшего человека нужно по мере возможности оградить от шума, создав ему покой; дать теплое питье; согреть и если есть возможность — уложить. Также необходимо осмотреть его на наличие повреждений, так как в шоковом состоянии человек часто неадекватно оценивает происходящее и сам не может заметить травмы.

Более серьезная степень шока с сильной заторможенностью падением артериального давления и особенно с потерей сознания требует оказания неотложной медицинской помощи. В таком случае необходимо вызвать скорую помощь, даже если на участниках аварии нет видимых повреждений.

УДК 343.132+343.985

© Суденко В. Е.
— доцент кафедры «Уголовное право,
уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Технико-криминалистическое обеспечение осмотра места происшествия на железнодорожном транспорте

Аннотация. Рассматривается самое первоначальное следственное действие по раскрытию транспортных преступлений и их дальнейшему расследованию. Обращается особое внимание на повышение эффективности борьбы с указанными преступлениями посредством надлежащего технико-криминалистического сопровождения производства отдельных следственных действий, прежде всего, осмотра места транспортного происшествия как одного из важнейших следственных действий, нередко определяющих, было ли совершено преступление или имеет место непреступное деяние. Подробно описывается тактика применения в процессе осмотра места транспортного происшествия не только традиционных технико-криминалистических средств, но и новейших технических средств, в том числе зарубежного производства. Раскрываются возможности технических средств общего и специально-криминалистического предназначения для целей раскрытия преступлений и сопровождения их расследования, в том числе лазерных сканеров, видеоэндоскопов и др. Даются рекомендации по включению в следственно-оперативную группу, осуществляющую осмотр места транспортного происшествия, специалистов различных отраслей.

Ключевые слова: транспортные преступления; осмотр места происшествия; раскрытие и расследование преступлений; технико-криминалистические средства; лазерный сканер Trimble TX5; видеоэндоскоп VS70; технико-криминалистическое обеспечение; технико-криминалистическое сопровождение расследования.

© Sudenko V.
— associate professor of the department
«Criminal law, criminal process and criminalistics»
of Law Institute Russian University of Transport

Technical-criminalistic provision of inspection of the place of accidents on railway transport

Abstract. The most initial investigative action on disclosure of transport crimes and their further investigation is considered. Particular attention is drawn to the improvement of the effectiveness of the fight against these crimes through proper technical and forensic support of the production of individual investigative actions, first of all, inspection of the scene of the transport incident as one of the most important investigative actions, often determining whether the crime was committed or there is a perpetration. The article describes in detail the tactics of using not only traditional technical and forensic means, but also the latest technical means, including foreign production, during the inspection of the scene of a transport accident. Reveal the possibilities of technical means of the General and specially-criminal purpose for the purposes of crime detection and support of their investigation, including laser scanners, video endoscopes and others Provides recommendations for inclusion in the investigative team performing the site inspection accidents, specialists in various fields.

Keywords: transport crimes; inspection of the scene; detection and investigation of crimes; technical and forensic means; laser scanner Trimble TX5; video endoscope VS70; technical and forensic support; technical and forensic support of the investigation.

Процесс раскрытия и расследования подавляющего большинства преступлений, в том числе транспортных и совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры, можно представить как систему логически обоснованных, последовательно осуществляемых следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий [11, с. 17-—174]. Данный процесс в основе своей направлен на решение множества поисковых задач со многими неизвестными, и весьма нередко при энергичном противодействии раскрытию и расследованию как со стороны подозреваемых и обвиняемых, так и остающихся на свободе соучастников их преступной деятельности, родственников и, что намного опаснее для расследования, должностных лиц, состоящих в коррумпированной связи с виновными лицами, в том числе недобросовестных чиновников. Поэтому важнейшее значение для осуществления следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий имеют криминалистические рекомендации, разработанные применительно к различным следственным ситуациям [14, с. 61—65]. Изучение следственной ситуации особенно необходимо для целей исследования методики раскрытия и расследования преступлений вообще, и особенно транспортных преступлений, поскольку ситуация, сложившаяся на момент самого происшествия, быстро изменяется в связи с необходи-

мостью как можно быстрейшего восстановления движения. Важно изучение следственной ситуации и для построения частных криминалистических версий, применительно к этому виду преступных посягательств [8, с. 174—177].

Говоря о следственной ситуации отметим, что в юридической литературе можно встретить помимо понятия следственной ситуации, такие определения, как «ситуация на месте происшествия», «ситуация расследования», «криминальная ситуация» и др., каждое из которых отражает состояние, отличное от других понятий. Мы придерживаемся определения следственной ситуации, данного профессором Р. С. Белкиным, согласно которому «…это совокупность условий, в которых в данный момент осуществляется расследование преступления» [3, с. 204]. Условия расследования преступления образуют непрерывно меняющуюся под воздействием объективных и субъективных факторов динамическую систему. Это необходимо учитывать как следователю, так и оперативным работникам, поскольку при совершении транспортного преступления названные условия могут изменяться намного быстрее и кардинальнее, чем при совершении иных преступлений. Влияние здесь оказывают такие факторы, как необходимость быстрейшего восстановления движения транспорта, что может привести к уничтожению следов происшествия, протяженность участка места происшествия при совершении преступления на железнодорожном, воздушном, водном транспорте, столкновение ведомственных интересов, скажем, путейцев, вагонников, энергетиков, аэродромных служб, ремонтников и т.п., которые стремятся переложить ответственность за произошедшее на другие службы. Последнее, конечно же, следователь должен учитывать при расследовании подобных происшествий и преступлений.

Обращаясь к технико-криминалистическому обеспечению раскрытия и расследования транспортных преступлений, отметим следующее: в наше время вряд ли возможно представить себе производство отдельных следственных действий и вообще всего процесса расследования без весьма широкого применения технико-криминалистических средств и методов. Отметим, что научно-технический прогресс, в том числе в сфере криминалистической техники, развивается более активно, нежели большинство естественных и гуманитарных наук, успехи которых (педагогики, логики, психологии) применяются для развития криминалистической тактики и технико-криминалистических средств и методов, результатом чего является появление новых рекомендаций и приемов тактического характера. К примеру, развитие и совершенствование средств видеозаписи позволили в законодательном порядке определить порядок и разрешить проведение предъявления для опознания дистанционно. В то же время не все законодательные инициативы «упрощения» производства некоторых следственных действий встречают одобрение не только теоретиков уголовно-процессуальной науки, но и практических работников. Это относится к такой инициативе российского законодателя, как исключение обязательно-

сти участия понятых в осмотре места происшествия [2, с. 90—95].

Отечественная криминалистическая литература свидетельствует о наличии различных подходов к классификации следственных действий, что зависит от источников и носителей криминалистически значимой информации. К примеру, И. В. Тишутина разделяет все следственные действия на направленные на получение материально отображаемой информации (осмотр места происшествия, освидетельствование, обыск и выемка); на получение вербальной информации (очные ставки, допросы, запись и контроль переговоров); смешанные (следственный эксперимент, проверка показаний на месте и т.п.) [13, с. 125—126]. Подобным образом и Р. Л. Ахмедшин подразделяет следственные действия на коммуникативные (допрос и т.п.), поисковые (осмотр и т.п.), экспериментальные (эксперимент, проверка показаний на месте и т.п.), исследовательские (назначение экспертизы и др.) [1, с. 5]. Несмотря на условность классификации следственных действий, они упорядочивают очередность тактики их производства.

В то же время и указанные авторы, и некоторые другие полагают, что ни одно из перечисленных следственных действий не имеет заранее определенного преимущества перед другими. Соглашаясь в принципе с данными утверждениями, тем не менее выскажем свое мнение. Вряд ли можно согласиться с утверждением об отсутствии преимуществ объективных доказательств, полученных из материальных следов преступления с применением технико-криминалистических средств, над личностными, субъективными доказательствами в виде показаний потерпевших, свидетелей, подозреваемых [6, с. 45—46]. Как свидетельствует следственная практика, личностные доказательства не всегда бывают достоверными, что может быть следствием как «злого» умысла, так и в результате забывчивости лица или ошибочного восприятия им явления (факта) либо его болезненного состояния и т.д. Наиболее неприемлемо умышленное искажение информации. Кроме того, значительное влияние на субъективную информацию оказывают и личные отношения между дающим показания и тем, в отношении кого дается та или иная информация. На правдивость информации может влиять и опасность мести со стороны родственников и близких лица, в отношении которого даются обвинительные показания. К примеру, во время военной кампании на Северном Кавказе ни о каких свидетельских показаниях, изобличающих бандитов-боевиков, не могло быть и речи, поскольку это сразу влекло не просто противодействие раскрытию совершаемых ими преступлений, а физическое уничтожение таких свидетелей и их родственников, иногда целых семей. И только объективные доказательства, добытые с использованием криминалистической техники, наиболее часть помогали раскрытию и расследованию преступлений, совершаемых боевиками-экстремистами.

С учетом сказанного мы считаем, что объективные доказательства, полученные в соответствии с правилами и требованиями уголовно-

процессуального законодательства, имеют все же большую «привлекательность» и объективность, и они менее подвержены негативному влиянию со стороны заинтересованных лиц. Для целей получения доказательств, менее всего подверженных постороннему воздействию, а потому являющихся объективными, необходимо применять технические средства их обнаружения, фиксации и изъятия, т.е. осуществлять то, что в криминалистике получило название «технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений». Мы не противопоставляем друг другу идеальные и материальные следы преступления, интеллектуальные и научно-технические возможности получения объективной и субъективной доказательственной и розыскной информации, ибо лишь посредством их разумного сочетания можно добиться успеха и в раскрытии, и в расследовании преступления. Однако объективности ради отметим определенное преимущество материальных следов, полученных с применением технико-криминалистических средств, для целей раскрытия и расследования определенной категории преступлений.

Отметим, что автор не противопоставляет объективные (материальные) и субъективные (идеальные) следы преступления, т.е. оперативно-розыскную и доказательственную информацию, полученную с применением научно-технических и интеллектуальных возможностей, поскольку лишь посредством разумно осмысленного сочетания того и другого возможно успешное раскрытие и расследование преступления. Однако объективности ради отметим некоторое преимущество материальных следов, полученных с применением технических и криминалистических средств, перед идеальными в деле раскрытия и расследования определенной категории преступлений.

Следует сказать, что обеспечение раскрытия и расследования преступлений, в том числе транспортных, посредством применения технико-криминалистиче-ских средств и методов, — это система научных, правовых и организационных мер, направленных на разработку, внедрение и практическое применение технических, криминалистических и иных средств и научных методов для выявления, раскрытия, расследования и предотвращения преступлений, включающая научное, правовое и организационное обеспечение.

По нашему мнению, достижения информатики, кибернетики, научной организации труда и других наук правомерно рассматривать в качестве теоретической базы технико-криминалистического обеспечения раскрытия и расследования преступлений.

Правовое обеспечение этого процесса представляется нам в виде правового регулирования важнейших вопросов использования не только криминалистической, но и техники общего назначения для целей раскрытия и расследования преступлений. При этом определяются субъекты применения, допустимость и принципы использования указанных средств. Уголовно-процессуальный кодекс РФ в ряде статей (78, 84, 133,

170, 179 и др.) четко называет субъектов применения указанных средств, об этом же говорит и Федеральный закон «Об оперативно-розыскной деятельности». Таковыми являются в первую очередь эксперт криминалистического подразделения, следователь, дознаватель, прокурор.

Говоря о допустимости технико-криминалистических средств, отметим, что УПК РФ в ряде статей (84, 141, 179, 183) указывает на возможность применения фото-, видео-, звукозаписывающей аппаратуры, измерительных средств, слепочных масс и др. В то же время в законе невозможно определить все технические и криминалистические средства, применяемые при производстве розыскных и следственных действий, поэтому вряд ли необходимо законодательно приводить их перечень, достаточно сформулировать лишь общие принципы их допустимости, а также формы и цели их применения.

Обращаясь к принципам применения технико-криминалистических средств, к таковым следует отнести допустимость их применения следователем, дознавателем и по их поручению специалистом; уведомление участников следственного действия о предстоящем применении каких-то технико-криминалистических средств; обязательное уголовно-процессуальное закрепление факта применения названных средств и полученных в результате этого результатов.

Научное обоснование технико-криминалистического обеспечения раскрытия и расследования преступлений включает в себя:

— теоретическое толкование правовых актов о технико-криминалистическом обеспечении расследования, а также научную разработку, направленную на их совершенствование;

— подготовку проектов подзаконных актов (положений, приказов, инструкций, направлений и др.), относящихся к технико-криминалистическому обеспечению раскрытия и расследования преступлений;

— научное обобщение тактики использования технико-криминалистических средств и разработка рекомендаций по ее модернизации;

— подготовку новых технико-криминалистических средств и методов;

— научные испытания материалов, приборов, выпускаемых предприятиями и кооперативами, для выяснения возможности их использования в раскрытии и расследовании преступлений;

— подготовку для специалистов и других сотрудников правоохранительных органов программ и методической литературы по технико-криминалистической тематике и проведение с ними практических занятий в целях освоения внедряемых в практику новых криминалистических средств и методов;

— изучение опыта других стран по использованию технико-криминалистических средств и методов при осуществлении расследования и производства криминалистических экспертиз и его распростране-

ние.

Организационная деятельность в данной сфере базируется на правовых и научных основах, реализуемых центральными аппаратами МВД России, Генеральной прокуратуры РФ, Следственного комитета РФ, Минюста, ФСБ, ФТС, МЧС России; республиканскими, краевыми, областными правоохранительными органами; городскими и районными правоохранительными органами. Во всех перечисленных органах имеются соответствующие подразделения, ответственные за технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений.

Итак, мы попытались раскрыть общие теоретические аспекты технико-криминалистического обеспечения расследования преступлений, совершаемых на транспорте. Однако помимо этого решаются и многие другие вопросы, имеющие весьма важное значение в деле внедрения в оперативно-розыскную и следственную деятельность криминалистических средств и научных методов.

Рассматривая технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования транспортных преступлений, отметим, что на первоначальном этапе важнейшим следственным действием является осмотр места происшествия, направленный на обнаружение объективных доказательств, прежде всего, в виде материально отображенной информации. Осмотр места происшествия относится к важнейшим поисковым следственным действиям. К отличительной особенности данного следственного действия относится то, что его производство характеризуется использованием весьма широкого круга поисковой и иной криминалистической техники, направленной на обнаружение и фиксацию материальных следов преступления (происшествия). Последнее в обязательном порядке должно учитываться при подготовке к производству данного вида следственного осмотра.

На первоначальном этапе расследования осмотр места происшествия является неотложным следственным действием, имеющим важнейшее значение, поскольку направлен на получение чаще всего незаменимой исходной материально отображенной криминалистически значимой информации, в том числе на выявление, фиксацию и изъятие материальных следов преступления. Данное следственное действие необходимо осуществлять как можно быстрее после получения сообщения о происшествии и при этом как можно качественнее, поскольку от результатов этого, действительно самого первоначального следственного действия, зачастую зависят и определение преступности деяния, и раскрытие, и расследование преступления, если таковое имело место. Затягивание производства рассматриваемого вида осмотра может привести к необратимым последствиям в виде утраты следов в результате умышленного либо естественного их повреждения или уничтожения, которые чаще всего невозможно вновь обнаружить, зафиксировать и изъять. Иными словами, следственный осмотр места происшествия, в том числе на объектах транс-

портной инфраструктуры, неповторим, поскольку повторное его производство проводится в условиях совершенно не равнозначных существовавшим сразу после самого происшествия (преступления).

На начальном этапе, когда у следователя (дознавателя) и оперативных работников отсутствует какая-либо даже самая незначительная информация об обстоятельствах происшествия, осмотр места происшествия нередко, можно сказать даже чаще всего, представляет собой единственное средство получения криминалистически значимой информации о преступлении, о следах, оставленных преступником, и это придает особую значимость и ценность данному неотложному следственному действию [15]. Во многих случаях дальнейший исход уголовного дела по раскрытию и расследованию преступления зависит от того, насколько полно, тщательно и правильно был произведен осмотр места происшествия.

К недостаткам и ошибкам, допускаемым при осмотре места происшествия по транспортным преступлениям, относятся факты производства осмотра без фото- или видеосъемки; изъятие материальных объектов без их тщательного осмотра с целью обнаружения возможных на них следов пальцев рук; без фиксации всех признаков изымаемого объекта с приложением фото- или видеосъемки и, на что следует обратить особое внимание, без участия в осмотре специалистов конкретной отрасли транспортной инфраструктуры — путейцев, вагонников, работников локомотивного хозяйства, средств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), службы системы тягового электроснабжения и др.

Успешное производство осмотра места транспортного происшествия возможно только при соблюдении следующих условий: организованность осмотра, его планомерность, целеустремленность, умение пользоваться научными, техническими и криминалистическими средствами для целей обнаружения, фиксации и изъятия обнаруженных следов. Сказанное предопределяется в процессе подготовки в данному следственному действию, обязательно включающей в себя следующие компоненты:

— ознакомление с поступившим сообщением (заявлением) о происшествии и организация охраны его места;

— определение участников и состава следственно-оперативной группы, их сбор и предварительный инструктаж;

— определение технико-криминалистических средств, необходимых для осмотра места происшествия и специалистов, в совершенстве владеющих ими.

После прибытия на место происшествия следователь выясняет у находящихся там сотрудников полиции, работников объекта, на котором произошло происшествие, и других лиц все известные им обстоятельства, не подвергалась ли обстановка изменениям, что было предпринято для розыска по горячим следам лиц, причастных к происшествию (преступлению).

В связи с важностью производства следственного осмотра места про-

исшествия, направленного на обнаружение следов преступления и их использование для установления лиц, его совершивших, законодатель разрешает его проведение до возбуждения уголовного дела, устанавливая при этом определенные ограничения прав граждан для целей повышения эффективности данного следственной действия. Это обусловлено необходимостью быстрейшего обнаружения, закрепления и дальнейшего использования доказательств.

При осмотре места происшествия на объектах транспортной инфраструктуры нельзя забывать, что на таком объекте, как железнодорожные пути, мы имеем дело с ситуацией, требующей как можно быстрейшего восстановления движения поездов. А это означает, что данное следственное действие нельзя затягивать, проводить его следует как можно скорее, но в то же время так, чтобы были обнаружены, зафиксированы и изъяты все следы происшествия. Повторим, что это возможно только при активном применении технических и криминалистических средств, предназначенных для обнаружения и фиксации, прежде всего следов, а также и самого места происшествия.

Для достижения этих целей используются не только традиционные технические средства, но и новейшие разработки, в том числе лазерный сканер Trimble TX5 (компании «Trimble» —США), компактная и легкая конструкция которого обеспечивает высочайшую мобильность и производительность для 3D-сканирования и моделирования события в области криминалистики. Опыт использования данного сканера при расследовании крупных аварий и сцен преступления свидетельствует о том, что он незаменимый помощник, позволяющий создавать 3D-модель, по которой можно определить любые расстояния с точностью до миллиметра, а также реконструировать исследуемое событие. Трехмерный высокоскоростной лазерный сканер Trimble TX5 выполняет сканирование со скоростью до 976 000 точек в секунду на расстоянии до 120 м. Наличие цветной 70-мегапиксельной беспараллаксной камеры позволяет создавать детальные цветные 3D-изображения, а высокоточная система позирования — «сшивать» различные 3D-изображения в одну трехмерную модель. Все это подтверждает безграничные возможности данного прибора и необходимость его использования при осмотре места происшествия [10, 185—190; 9, с. 97—99; 5, с. 207—211].

В процессе осмотра места транспортного происшествия, особенно подвижного состава (локомотивов, вагонов и др.), целесообразно применение влагозащищенного, ударопрочного видео-эндоскопа VS70 компании Flir Systems Inc. (США), оснащенного блоком ручного управления. Видеоэндоскоп имеет возможность поворота зонда камеры диаметром 5,8 мм на 180 градусов в ограниченных местах с получением видео или изображения на цветном ЖК-дисплее высокого разрешения. Данный прибор незаменим при осмотре мест, доступ к которым ограничен или невозможен, но где можно обнаружить следы, указывающие на те или иные обстоятельства,

приведшие к происшествию, т.е. тех мест, где возможна диагностически значимая, ситуационная, идентификационная и иная информация. К примеру, возможно определение причины возникновения трещин, сколов, иных признаков, создавшие предпосылки к происшествию или которые появились в результате принудительного на них воздействия, либо осмотр внутренней полости буксы с целью обнаружения внутренних изменений.

При осмотре места происшествия на объектах транспортной инфраструктуры особенно важно процессуально грамотно и надежно зафиксировать и изъять объекты, имеющие отношение к событию преступления, и таким образом обеспечить сохранность полученной доказательственной информации, ее целостность, а кроме того и сохранность ее носителей [7, с. 50—58].

Немаловажное значение имеет осмотр предметов одежды (перчаток, носовых платков, головных уборов, различных тряпок, которыми преступник вытирал руки и др.), обнаруженных на месте происшествия. При этом необходимо аккуратно осматривать указанные предметы, чтобы не уничтожить биологические следы, имеющиеся на них. Вряд ли следует исключать возможность наличия на указанных предметах биологических следов, позволяющих впоследствии идентифицировать личность владельца или пользователя, в том числе путем использования метода ДНК-анализа. В то же время, как свидетельствует практика, во многих случаях следователи, оперативные работники, специалисты-криминалисты не всегда обращают внимание на подобные предметы, обнаруженные на месте происшествия или вблизи него, либо их осмотр проводится без соблюдения криминалистических рекомендаций, а нередко и вообще не проводится. При их обнаружении рекомендуется обращаться с ними в резиновых перчатках во избежание оставления на них своих пальцев рук и порчи следов, оставленных виновными лицами.

В случае несоблюдения приведенных и других криминалистических рекомендаций, как правило, наступают весьма нежелательные последствия в расследовании уголовного дела.

Надежность закрепления результатов осмотра места транспортного происшествия, как и места любого другого происшествия, чрезвычайно важна и во время составления протокола осмотра. В процессе осмотра и описания процесса и результатов осмотра обнаруженных при этом объектов не должно быть мелочей. Если протокол составляется от руки, то важно даже качество чернил (пасты), чтобы текст со временем не «погас».

Отдельные требования предъявляются к соблюдению процессуальных норм по процедуре применения и обеспечения сохранности видеозаписей проводимого осмотра места происшествия. Допустимость видеофиксации зрительно воспринимаемой доказательственной информации имеет высокий потенциал для целей преодоления возможного противодействия расследованию.

В то же время обязательно отметим недопустимость домысливания и произвольного определения предназначения, состояния и вида описываемых предметов, изымаемых в процессе осмотра места происшествия. Безусловно, следователь, какими бы обширными знаниями ни обладал, не может знать все названия предметов, обнаруженных при осмотре, и поэтому в следственно-оперативную группу обязательно следует включать специалистов, обладающих познаниями в области той инфраструктуры транспортной системы, на которой производится осмотр. К ним относятся специалисты путевого, вагонного, локомотивного хозяйства, средств сигнализации, централизации и блокировки (СЦБ), службы системы тягового электроснабжения и др.

Следственный осмотр подвижного состава, с которым произошло происшествие, начинается с отработки наиболее распространенной причины схода с рельсов, т.е. с проверки исправностей ходовых частей, прежде всего колесных пар, для чего производится тщательный осмотр состояния всех деталей и частей колесных пар: осей, ступиц, бандажей и ́ободов цельнокатанных колес и их гребней. Фиксируется глубина проката бандажа или обода колеса, которая должна быть до 7 мм у пассажирских поездов, 8 мм — у электричек, 9 мм у грузовых поездов.

При наличии «наваров» на поверхности катания колеса фиксируются их размеры и расположение. Проверяются места сопряжения оси со ступицей колеса, нет ли кольцевой трещины краски с наличием содранного слоя при сдвиге колеса к середине оси, а на наружной стороне оси рядом со ступицей возможна полоска в виде кольца, отличная своей поверхностью от соседней.

Когда колесо сдвигается от центра, такая полоска может быть возле торца ступицы, обращенной к середине оси. Если там появились неокрашенная полоска, трещины на слое краски, смазка, ржавчина, то это признак ослабления на оси ступицы колеса. На это указывает и сдвиг контрольных рисок, наносимых масляной краской в местах сопряжения ступицы с осью. Сдвиг ступицы колеса на оси подтверждается замером расстояния между внутренними гранями бандажей или ́ободов колес, которые должен быть не больше 1443 мм и не меньше 1437 мм у колесных пар поездов с разрешенной скоростью до 120 км/ч. Проверяется, не произошло ли ослабление бандажного крепительного кольца, которое допустимо суммарной длиной не более 600 мм, либо его ослабление, расположенное в пределах не больше 100 мм от замка, независимо от длины. Все это необходимо для установления причины происшествия: указанные изменения и неисправности в колесных парах появились в результате происшествия, или именно они привели к происшествию.

Как сказано выше, необходимо самым тщательным образом и в соответствии с требованиями уголовно-процессуального законодательства фиксировать все обнаруженные следы, поскольку довольно ощутимый, если не сказать непоправимый вред по доказательственной базе наносит

нарушение процессуальных требований. Заключение о недопустимости какого-либо одного доказательства, как правило, влечет за собой недопустимость и других доказательств, производных от него. Например, если в судебном заседании будет признан недопустимым и исключен из системы доказательств протокол осмотра места происшествия, то и производные от него последующие следственные действия, а именно, протоколы осмотра предметов преступления, обнаруженных во время осмотра места происшествия, протоколы признания их вещественными доказательствами, приобщения к уголовному делу и т.д., также будут признаны недопустимыми.

Сказанное требует от следователя самого пристального внимания к составлению протокола осмотра места происшествия, в целях исключения возможности признания его и производных от осмотра следственных действий недопустимыми доказательствами.

На первоначальном этапе расследования транспортных преступлений задачи осмотра места происшествия и отдельных объектов предопределяются как особенностями конкретной ситуации (способ совершения преступления, место и время его совершения, личность преступника и т.д.), так и видом и предназначением осматриваемых объекта и предмета преступления (подвижной состав, железнодорожные пути, стрелочные переводы, средства, использованные при совершении данного деяния и пр.).

Современный уровень развития научно-технического прогресса позволяет в полной мере использовать его достижения и основанные на них технико-криминалистические средства и методы, что является определенной гарантией наиболее результативного осмотра места происшествия и, в конечном итоге, эффективности раскрытия и расследования преступления. В то же время анализ следственной практики свидетельствует о некоторых проблемах, снижающих результативность важнейшего следственно-процессуального действия — осмотра места происшествия, одной из проблем которого является устаревшая организация деятельности специалистов-криминалистов, в роли которых выступают эксперты-криминалисты. В этом вопросе мы поддерживаем мнение профессора А. Ф. Волынского, отрицательно относящегося к совмещению функций специалиста-криминалиста и эксперта в одном лице. Дело в том, что их специализация, функция, цели, задачи, объекты деятельности, применяемые ими в процессе их деятельности средства и методы различны [4, с. 18—20]. В наши дни в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел помимо криминалистических экспертиз проводятся и другие, в том числе инженерно-технические, биологические, химические и др. Однако эксперты, проводящие эти виды экспертиз, чаще всего не имеют технико-криминалистической подготовки, что зачастую отрицательно сказывается на конечных результатах. Думается, что для целей устранения этого недостатка среди указанных экспертов необходима дополнительная, более основательная подготовка, хотя бы на курсах повышения

квалификации, с выделением основного внимания техническим и криминалистическим аспектам, необходимым при осмотре места происшествия, производстве специфических экспертиз, направленных на обнаружение и фиксацию следов, криминалистически важных для раскрытия и расследования преступлений, в том числе на объектах железнодорожного транспорта, связанных с движением поездов. В процессе прохождения дополнительного обучения таким лицам необходимо осваивают новейшие технико-криминалистические средства и методики их использования при производстве экспертиз. Все это настоятельно рекомендуется реализовывать, поскольку невозможно добиться полноты обнаружения и высококачественной фиксации следов без соответствующей специализации по освоению и применению технических и криминалистических средств и методов, особенно разработанных и появившихся в последние годы.

Литература

1. Ахмедшин, Р. Л. Тактика поисковых следственных действий : монография. — М. : Юрлитиздат, 2016.

2. Белкин, А. Р. УПК РФ: отменить нельзя поправить? — Т. 2. Досудебное производство. — 2-е изд. — М. : Издательство Юрайт, 2017.

3. Белкин, Р. С. Криминалистическая энциклопедия. — М., 1997.

4. Волынский, А. Ф. Судебно-экспертная и криминалистическая виды деятельности: общее и особенное // Эксперт-криминалист. — 2013. — № 2. — С. 18—20.

5. Демин, К. Е. Технико-криминалистическое обеспечение как составляющий элемент раскрытия и расследования преступлений // Новый юридический журнал. — 2012. — № 4 (октябрь-декабрь). — М. : МГОУ им. В. С. Черномырдина, 2012.

6. Рахимов, Р. Х. Республика Таджикистан: социально-экономическая ситуация и криминогенность общества // Правовое поле современной экономики. — 2013. — № 10.

7. Румянцев, А. Ю. Криминалистическая характеристика преступлений: фантом или реальность? // Вестник Московского государственного областного университета. Серия «Юриспруденция». — 2013. — № 3. — С. 50—58.

8. Суденко, В. Е. Криминалистика. — Пятигорск, 2008.

9. Суденко, В. Е. Новейшие технико-криминалистические средства в борьбе с транспортными преступлениями // Материалы международного круглого стола организованного МосУ МВД России // Вестник Университета МВД России. 2017. — № 2. — С. 97—99.

10. Суденко, В. Е. Особенности осмотра объектов железнодорожного транспорта по факту террористического акта // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. — 2017. — Т. 3 (69). № 1. — С. 185—190.

11. Суденко, В. Е. Тактика осмотра места железнодорожного происшествия // Мир транспорта. — 2017. — Т. 15. — № 1 (68). — С. 210—222.

12. Суденко, В. Е. Транспортные преступления и их анализ // Мир транспорта. — 2013. — Т. 11. — № 4 (48). — С. 170—174.

13. Тишутина, И. В. Первоначальный этап раскрытия и расследования бандитизма : дис. … канд. юрид. наук. — М. : МосУ МВД России, 2003.

14. Тюнис, И. О. Некоторые проблемы теории и практики применения технико-криминалистических средств и методов криминалистики // Южно-Уральские криминалистические чтения. — Уфа, 2000. — Вып. 8.

15. Чистова, Л. Е. Технико-криминалистическое обеспечение осмотра места происшествия : учеб. пособие. — М. : МЮИ МВД России, 1998.

Literature

1. Akhmetshin, R. L. search Tactics investigation : monograph. — M. : Orliistat, 2016.

2. Belkin, A. R. code of criminal procedure: can't be canceled? — Vol. 2. Pretrial Pro-production. — 2nd ed. — M. : Yurayt Publishing House, 2017.

3. Belkin, R. S. Criminalistic encyclopedia. — M., 1997.

4. Volynsky, AF Forensic and forensic types of activity: General and special // Forensic Expert. — 2013. — № 2.

5. Demin, K. E. Technical and forensic support as a constituent element of the disclosure and investigation of crimes // New legal journal. — 2012. — № 4 (October—December). — M. : MGOU them. V. S. Chernomyrdina, 2012.

6. Rakhimov, R. H. Republic of Tajikistan: socio-economic situation and criminality of society // Legal field of modern economy. — 2013. — № 10.

7. Rumyantsev, A. Yu. Criminalistic characteristics of crimes: fantom or reality? // Bulletin of the Moscow state regional University. Series «Jurisprudence». — 2013. — № 3.

8. Sudenko, V. E. Criminalistics. — Pyatigorsk, 2008.

9. Sudenko, V. E. the Latest technical and forensic tools in the fight against transport crimes // Materials of the international round table organized by the Ministry of internal Affairs of Russia // Bulletin of the University of the Ministry of internal Affairs of Russia. 2017. — № 2.

10. Sudenko, V. E. Features of inspection of objects of railway transport upon the terrorist act / / Scientific notes of the Crimean Federal University named After V. I. Vernadsky. Legal science. — 2017. — Vol. 3 (69). № 1.

11. Sudenko, V. E. Tactics of inspection of a place of railway accident / / World of transport. — 2017. — Vol. 15. — № 1 (68).

12. Sudenko, V. E. Transport crimes and their analysis // World of transport. — 2013. — Vol. 11. — № 4 (48).

13. Mishutina, I. V. Initial stage of investigation and Bundy-Semitism : dis. ... kand. the faculty of law. sciences'. — M. : Moscow Ministry of internal Affairs, 2003.

14. Tunis, I. O. Some problems of the theory and practice of technical co-criminalistic means and methods of criminalistics // South Ural forensic reading. — Ufa, 2000. — Issue. 8.

15. Chistova, L. E. Technical and forensic support of inspection of the scene: studies. benefit. — M : MLI MIA of Russia, 1998.

УДК 339.5:343.98

© Бобовкин М. В.
— доктор юридических наук, профессор,
профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс
и криминалистика» Российского университета транспорта
(РУТ (МИИТ))

© Дульская В. П.
— магистрант кафедры «Уголовное право,
уголовный процесс и криминалистика» магистратуры
юридического института Российского университета
транспорта(РУТ (МИИТ))

Производство судебно-почерковедческой экспертизы в таможенных органах России на транспорте

Аннотация. В статье описываются возможности и специфика производства судебно-почерковедческой экспертизы в таможенных органах Российской Федерации на транспорте. Авторы раскрывают понятие и предмет судебно-почерковедческой экспертизы при расследовании таможенных преступлений на транспорте. Определяется система задач, непосредственные объекты и сравнительные материалы почерковедческого исследования рукописей. Большое внимание уделяется методике судебно-почерковедческой экспертизы и типичным ошибкам при ее производстве.

Ключевые слова: судебно-почерковедческая экспертиза; таможенные органы Российской Федерации на транспорте; понятие, предмет, задачи, объекты, методика, типичные ошибки судебно-почерковедческого исследования рукописей.

© Bobovkin M.
— doctor of law, professor, professor
of the department «Criminal Law,
Criminal Procedure and criminology»
of Law Institute of the Russian University of Transport

© Dulskaya V.
— undergraduate of Law Institute
of the Russian University transport

Manufacture of forensic and surprising expertise in the customs bodies of Russia in transport

Abstract. The article describes the possibilities and specifics of the forensic handwriting expertise in the customs bodies of the Russian Federation in transport. The authors disclose the concept and subject of forensic handwriting expertise in the investigation of customs crimes in transport. The system of tasks, direct objects and comparative materials of handwriting studies of manuscripts are defined. Much attention is paid to the method of forensic handwriting examination and typical mistakes in its production.

Keywords: forensic handwriting examination; customs bodies of the Russian Federation in transport; concept, subject, tasks, objects, methodology, typical errors of forensic handwriting research of manuscripts.

Товары и транспортные средства, перемещаемые через таможенную границу Российской Федерации, до выполнения определенных обязательств, находятся под таможенным контролем. Перемещение товаров осуществляется различными видами транспорта: железнодорожным, автомобильным, авиационным, водным и трубопроводным.

Значительная масса товаров перемещается через таможенную границу России железнодорожным транспортом. Контроль над этим процессом осуществляют таможенные органы на транспорте. Они ведут борьбу с контрабандой и иными преступлениями, административными правонарушениями в сфере таможенного дела. При этом осуществляется борьба с международным терроризмом, пресекается незаконный оборот наркотических средств, оружия, культурных ценностей, радиоактивных веществ, находящихся под угрозой исчезновения животных и растений, объектов интеллектуальной собственности и т.д.

В раскрытии и расследовании таможенных преступлений на железнодорожном транспорте широко используются специальные знания по производству судебных экспертиз и др. Данные социологического опроса субъектов производства (экспертов) и назначения (следователей, дознавателей) судебной экспертизы позволяют установить большое значение судебно-почерковедческой экспертизы.

Данная экспертиза занимает особое место в расследовании и раскрытии таможенных преступлений в сфере внешнеэкономической деятельности и др. Она может быть назначена по различным юридическим основаниям — определению суда, органов предварительного следствия и дознания. Внесудебное исследование почерка производится по инициативе заказчиков — субъектов таможенного дела.

Потребность в проведении судебно-почерковедческой экспертизы возникает при наличии основания сомневаться в выполнении подписи лицом, от имени которого она значится, при необходимости установления

факта выполнения рукописи с подражанием почерку другого лица и т.д. В качестве объектов исследования могут выступать всевозможные рукописи — товаросопроводительные документы, таможенные декларации и доверенности, договоры, расписки и др.

Судебно-почерковедческая экспертиза представляет собой исследование и дачу экспертом-почерковедом заключения в соответствии с законодательством РФ на основе специальных знаний в области судебного почерковедения в целях установления фактов, имеющих доказательственное или ориентирующее значение по уголовным, гражданским, арбитражным, административным делам [1].

Предмет судебно-почерковедческой экспертизы составляет решение ее задач. Под ними понимается установление с использованием методики судебно-почерковедческой экспертизы фактов, в отношении которых перед экспертом поставлены вопросы органом или лицом, назначившим судебную экспертизу [4].

Идентификационные задачи связаны с установлением исполнителя рукописи либо факта выполнения ее фрагментов одним лицом или разными лицами [3].

Диагностические задачи направлены на установление личностных характеристик (свойств) исполнителя рукописи, внутренних или внешних условий ее выполнения. Они делятся на следующие категории: общие; собственные; классификационные; ситуационные; временные [2].

Общие диагностические задачи имеют универсальный характер, так как решаются в ходе любого судебно-экспертного исследования почерка, связаны с установлением наиболее общих условий выполнения рукописи в виде основной или промежуточной цели криминалистической идентификации и диагностики, и включают:

1) установление факта выполнения рукописи в обычных (нормальных) или необычных условиях письма;

2) определение характера необычности выполнения рукописи — воздействия на процесс письма временных или постоянно действующих сбивающих факторов;

3) отнесение временного сбивающего фактора к группе естественных, не связанных с намеренным изменением почерка, или группе искусственных, обусловленных умышленным искажением признаков почерка;

4) выяснение принадлежности естественного сбивающего фактора к подгруппе внутренних (функциональных) либо подгруппе внешних (обстановочных) воздействий.

Собственно-диагностические задачи связаны с установлением:

1) необычного внутреннего состояния исполнителя рукописи: психофизиологического (стресс, аффект, возбуждение, торможение и т.д.); патологического — психического, соматического;

2) способа намеренного изменения почерка: перемена привычно пишущей руки, использование букв печатной формы, подражание почерку

другого лица и школьным прописям, автоподлог рукописи, скорописная маскировка, письмо с необычным удержанием пишущего прибора, компетентное изменение и др.

Классификационно-диагностические задачи направлены на установление типологической — групповой принадлежности исполнителя рукописи к определенному классу по социально-демографическим, психологическим, иным характеристикам, таким как: пол, возраст, характер, тип темперамента, сходство почерков разных лиц и др.

Ситуационно-диагностические задачи связаны с определением специфики внешней обстановки письма при выполнении рукописи: необычная поза исполнителя, необычный пишущий прибор, необычный материал письма и подложка, ограничение зрительного контроля, темнота, письмо без очков (в отношении слабовидящих исполнителей), письмо в движущимся транспорте, письмо на холоде и т.д.

Временные диагностические задачи направлены на установление по признакам почерка абсолютной и относительной (хронологической) давности рукописей, одновременного или разновременного выполнения фрагментов текста, выявление дописок и т.д.

Эффективность судебно-почерковедческой идентификационной экспертизы в значительной степени зависит от качества сравнительных материалов. При этом для ее производства могут предоставляться свободные, условно-свободные и экспериментальные образцы почерка.

Свободные образцы — это рукописи, выполненные до возбуждения уголовного дела и вне связи с ним. Свободными образцами могут быть: записи, автобиографии, анкеты, заявления, накладные и т.д.;

Условно-свободные образцы — это документы, выполненные предполагаемым исполнителем после возбуждения уголовного дела, но не в связи с назначением судебно-почерковедческой экспертизы (протоколы допроса, объяснения, очной ставки, обыска и иных процессуальных действий, выполненные подозреваемым (обвиняемым) собственноручно).

Экспериментальные образцы — это документы, выполненные предполагаемым исполнителем по предложению следователя (дознавателя) специально для проведения судебно-почерковедческой экспертизы. Различаются простые и специальные экспериментальные образцы почерка.

Требования к сравнительным образцам:

1) по качеству образцы почерка должны быть сопоставимы с исследуемой рукописью по следующим характеристикам:

- виду, характеру, целевому назначению документа, его языку;
- способу выполнения букв;
- времени исполнения;
- условиям исполнения;
- темпу исполнения;
- материалу письма;
- пишущему прибору;

– психофизиологическому состоянию писавшего лица;

2) по количеству сравнительных материалов должно быть значительно больше, чем объем исследуемой рукописи для определения пределов вариационности почерка предполагаемого исполнителя. Экспериментальных образцов должно быть не менее 6—10 страниц. Необходимо соблюдать следующее правило: чем меньше объем исследуемой рукописи, тем больше должно быть сравнительных материалов. Все образцы почерка должны быть заверены лицом, назначившим экспертизу [4].

Достоверность образцов почерка, т.е. бесспорность их происхождения от определенных лиц, устанавливается путем сравнения между собой.

Методика судебно-почерковедческой экспертизы в таможенных органах включает предварительное и детальное исследование, оформление полученных результатов [5].

На предварительном исследовании имеет место лишь гипотетическое (ориентирующее) приближение к решению основной задачи экспертизы. Его суть заключается в том, что эксперт, пройдя все этапы и стадии, составляет общее впечатление о поставленном ему задании, степени его сложности и возможности решения на основе научных достижений. В результате он оценивает проблемную ситуацию, выдвигает экспертные версии и планирует дальнейший ход исследования.

Детальное исследование характеризуется постепенным углублением в изучении предварительных сведений, обретенных на предварительном исследовании. При этом решение промежуточных задач вплотную подводит к решению основной — идентификационной задачи. Завершается этот отрезок оценкой полученных данных и формированием выводов эксперта.

Оформление результатов судебно-почерковедческой экспертизы осуществляется в соответствии с законодательством Российской Федерации в виде составления заключения эксперта и иллюстративного материала.

В заключении эксперта формулируются конкретные ответы на поставленные следователем (дознавателем) вопросы. Эти выводы способствуют раскрытию и расследованию таможенных преступлений, однако некоторые из них содержат экспертные ошибки.

Типичными ошибками в исследовательской и заключительной (выводной) частях заключения эксперта являются неполное описание объектов экспертизы и процесса их исследования, нарушение методических требований, формулировка необоснованных или неопределенных выводов.

Все эти нарушения могут повлечь признание заключения эксперта недопустимым доказательством ввиду недостаточной научной обоснованности, несоответствия выводов проделанному исследованию, отсутствия ответов на поставленные вопросы и т.д.

Таким образом, судебно-почерковедческая экспертиза имеет важное значение в раскрытии и расследовании таможенных преступлений на железнодорожном транспорте. Для повышения эффективности данного ис-

следования необходимо соблюдать методику его производства, тактику назначения, оценки и использования в правоохранительной деятельности. Кроме того большое значение имеет профессиональная компетенция эксперта-почерковеда и привлечение специалиста для получения образцов почерка для сравнительного исследования.

Литература

1. Криминалистическое исследование документов : учеб. пособие / под ред. М. В. Бобовкина, А. А. Проткина. — М. : ДГСК МВД России, 2014.

2. Бобовкин, М. В. О систематизации диагностических задач судебно-почерковедческой экспертизы / М. В. Бобовкин, Н. А. Соловьева // Судебная экспертиза. — 2013. — № 3 (35). — С. 24—31.

3. Бобовкин, М. В. Современное состояние и тенденции развития судебно-почерковедческой экспертизы в Российской Федерации / М. В. Бобовкин, В. А. Ручкин // Вестник экономической безопасности. — 2016. — № 4. — С. 29—32.

4. Криминалистика. Исследование документов : учеб. пособие для вузов / под ред. М. В. Бобовкина, П. Л. Гришина, А. А. Проткина. — М. : Издательство Юрайт, 2017.

5. Почерковедение и почерковедческая экспертиза : учебник / под ред. В. В. Серегина. — Волгоград : ВА МВД России, 2017.

6. Словарь основных терминов судебно-почерковедческой экспертизы / В. Ф. Орлова [и др.]. — М. : РФЦСЭ, 2003.

Literature

1. Forensic study of documents: studies. the allowance / under the editorship of M. V. Buzovkina, A. A. Plotkina. — M. : DGSK Ministry of internal Affairs of Russia, 2014.

2. Brovkin, M. V. On systematization of diagnostic problems it is judicial-pocherkovedchesky examination / M. V. Brovkin, N. A. Soloviev // Forensic examination. — 2013. — № 3 (35).

3. Brovkin, M. V. Modern state and tendencies of development of judicial-pocherkovedchesky examination in the Russian Federation / M. V. Brovkin, Ruchkin V. A. // Bulletin of economic security. — 2016. — № 4.

4. Criminalistics. Study documents: studies. the allowance for high schools / under the editorship of M. V. Buzovkina, L. P. Grishina, A. A. Plotkina. — M. : Yurayt Publishing House, 2017.

5. Graphology and handwriting examination : the textbook / ed. by V. Seregin. — Volgograd : VA Ministry of internal Affairs of Russia, 2017.

6. A Glossary of key terms is judicial-pocherkovedchesky examination / V. F. Orlova [and others]. — M. : Federal center of forensic expertise, 2003.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 004.9:37

© Духно Н. А.
— доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ),
почетный работник высшего образования
Российской Федерации

Цифровые технологии и воспитание транспортников

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению проблем подготовки специалистов, способных работать в сфере высоких технологий на транспорте. Время информатизации требует поиска новых путей для воспитания специалистов транспорта. Для выбора способов важным условием являются учет исторических традиций и глубокое изучение современных особенностей подготовки специалистов, востребованных транспортными структурами. В складывающейся обстановке бурного развития цифровых технологий требуется поддержка тех новых начинаний, которые идут по пути создания и развития цифрового транспорта. Успех становления цифрового транспорта возможен в тесном, заинтересованном с двух сторон сотрудничестве практических подразделений транспортного комплекса с Российским университетом транспорта и другими транспортными вузами.

Ключевые слова: цифровые технологии; цифровой транспорт; транспортное мировоззрение; специалисты высоких технологий; транспортное образование; университет; воспитание специалистов.

© Dukhno N.
— doctor of legal sciences, professor,
director of the Law Institute
of Russian University of Transport,
honorary worker of higher education
of the Russian Federation

Digital technologies and education of transport workers

Abstract. The article is devoted to the problems of training specialists capable of working in the field of high technology in transport. The time of In-

formatization requires the search for new ways to educate transport specialists. For the choice of methods, an important condition is the consideration of historical traditions and a deep study of modern features of training of specialists in demand by transport structures. In the current situation of rapid development of digital technologies, support is required for those new initiatives that are on the way to the creation and development of digital transport. The success of digital transport is possible in close cooperation between the practical departments of the transport complex and the Russian University of transport and other transport universities.

Keywords: digital technology; digital transport; transport outlook; high technology; transportation education; university; education specialists.

В транспортной системе складываются обстоятельства, когда возникает потребность в серьезном осмыслении воспитания специалистов, готовых по своему мировоззрению и способных по профессиональным компетенциям работать в сфере цифровых технологий. В кропотливой, часто тяжелой работе шел процесс становления транспортного образования, но оно всегда было ориентированным на развитие транспортной системы. Во все времена транспорт был непосредственно связан с обучением специалистов на основе той техники, механизмов и строений, какие были созвучны определенной эпохе развития цивилизации. Многие, услышав словосочетание «цифровой транспорт», с грустью осознают, что их профессии останутся ненужными, их заменят интеллектуальные транспортные системы. Всегда, на всем пути развития транспорта возникали сложные проблемы, решение которых находилось в складывающемся транспортном образовании.

Если началом подготовки специалистов для транспорта считать открытие Петром I, по январскому указу 1701 г., в Москве школы Математических и навигацких, или мореходных, искусств и учений, то транспортному образованию России на сегодняшний день исполняется более 317 лет. За долгий путь в три с лишним века транспортное образование в своем развитии всегда было тесно связано со становлением транспорта, подчиняясь его потребностям, особенностям, ориентируясь на свойства каждого рождающегося и развивающегося вида транспорта. История напоминает нам факты жесткой борьбы между небольшой частью мыслящих, просвещенных людей и теми, кто робко и равнодушно относился ко всему новому, продолжая жить со старыми привычками, и суеверно преклонялся приметам, веря им, как единственному средству спасения от всяких невзгод. Как много сил было потрачено образованными людьми в начале XIX столетия, чтобы убедить противников строительства железных дорог в России. Разум, наполненный новым знанием, победил. Первым высшим учебным заведением транспорта стал в 1809 г. Институт Корпуса инженеров путей сообщения, который в наши дни именуется Петербургским гос-

ударственным университетом путей сообщения Императора Александра I. Рядом, в тесном взаимодействии со строительством железных дорог в России, начиная с 1830-х гг., в программы обучения активно включались вопросы сооружения и эксплуатации железных дорог [https://www.yandex.ru/search]. С истоков становления транспортного образования оно устремлялось к потребностям транспорта в конкретных специалистах, способных обладать и крепкими профессиональными знаниями, и способностями воплощать их в транспортную практику.

XXI век, справедливо признанный веком информатизации, застиг сознание многих в настороженности, опасаясь и самой информации, и способов ее использования. Сегодня как никогда возросла потребность в обучении специалистов транспорта умениям мыслить на основе нового, передового знания, способного понимать значение цифровых технологий. В этих условиях меняется роль гуманитарного знания в системе подготовки специалистов инженерных специальностей. Специалиста надо научить понимать необходимость исключения из транспортной практики профессий, утративших свое значение. На смену им пришли компьютерные технологии и уникальное программное обеспечение, способное быстрее, дешевле и надежнее, качественнее выполнять то, что осуществлялось сотнями специалистов, профессии которых следует признать отжившими свой век.

Для освоения информационных технологий требуются навыки владения методологией научного познания. Старые привычки давать оценку окружающей действительности на уровне эмоциональных представлений, кроме возмущения ничего разумного не добавляют, ни в практику работы, ни в полноценную жизнь. Но они остаются в сознании, когда специалист не обучен и не умеет давать оценку новым технологиям. Осваивать современные технологии способен человек мыслящий, умеющий получать нужную дня него информацию, давать ей правильную оценку и способный делать выводы на основе проверенных сведений. Когда человек воспринимает любую информацию и без проверки принимает по ней решения, тогда возможны непредсказуемые результаты от воплощения таких решений в практику. Ошибки в мышлении специалистов или руководителей приводят к авариям на транспорте. Современный специалист обязан быть личностью с глубоким научным мировоззрением, без чего трудно, а иногда и невозможно развивать профессиональные компетенции нового уровня.

Рассуждая о цифровых технологиях, мы обязаны призадуматься, на основе какой информации они будут функционировать, кто и какие сведения загружает в электронную среду, и с какими способностями допускаются специалисты, которым доверено обслуживать электронно-вычислительные машины, электронные ресурсы, средства и серверы. Допустив оплошность в самом начале, быстрота и масштабность электронной переработки первичных, неточных сведений могут умножать ошибки, а они станут причиной совершения разных происшествий или фактором

невыполнения договоров по перевозкам, что может повлечь за собой нанесение существенного вреда транспортной отрасли. Цифровые технологии побуждают транспортное образование к освоению новых методик подготовки высокообразованных специалистов для транспортной отрасли.

В интервью директора Административного департамента Минтранса России К. А. Пашкова газете «Гудок» 6 июня 2018 г. указано на то, что транспорт ближайшего будущего потребует профессионалов, подготовленных в соответствии с требованиями времени. Оно ознаменовано стремлением полноценного использования цифровых технологий, цифровых моделей при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры, что потребует большого количества специалистов-транспортников соответствующего профиля. Транспортные системы «умных» городов, технологии Интернета, беспилотные транспортные средства скоро станут повседневной реальностью. Отраслевые университеты должны работать на опережение, создавать новые образовательные программы [https://www.mintrans.ru/press-center/interviews/465]. Это напоминает нам, работникам транспортных вузов, что уже сейчас следует серьезно менять обучение, наполняя его новым знанием о современных цифровых технологиях, об интеллектуальных транспортных системах. К этому еще следует добавить требования к методикам обучения, они станут полезными в воспитании специалистов нового поколения, если каждый преподаватель будет стремиться обучать с применением интерактивных методов, доводя их до проектного обучения, когда каждый обучающийся учится по своему проекту, ориентированному на профессию в сфере цифрового транспорта.

Со студенческой скамьи транспортник обязан понимать не только необходимость функционирования транспорта на основе цифровых технологий, но и быть способными работать с ними. Рассуждая о цифровом транспорте, мы обязаны определить место специалиста в цифровом пространстве настоящего и будущего времени. В настоящее время развитие цифровых технологий в сфере транспорта побуждает транспортников к созданию единой Цифровой платформы транспортного комплекса (ЦПТК). Такая цифровая платформа нужна для продуктивного использования транспортного комплекса как внутри страны, так и при создании условий его интеграции в мировую транспортную систему. В условиях, когда поставлена задача развития в России цифровой экономики, невозможно будет работать без цифрового транспорта. Цифровые технологии — это инструмент и средство, при помощи которого используются самые передовые международные стандарты, продуктивнее используется транспортная инфраструктура и транспортные средства. С использованием инструментария ЦПТК прогнозируется осуществлять автоматизированную заполняемость технологических ресурсов Минтранса России достоверной, унифицированной первичной информацией о транспортном комплексе РФ

[http://www.secuteck.ru/articles2/Regandstan/tsifrovaya-platforma-transportnogo-kompleksa-rossiyskoy-federatsii-edinoe-okno-transportno-logisticheskih-protsessov-v-usloviyah-tsifrovoy-ekonomiki].

О значимости цифровых технологий напоминает Программа «Цифровая экономика Российской Федерации», утвержденная распоряжением Правительства РФ от 28 июля 2017 г. № 1632-р. Документ выражает цели, задачи основных мер Российской Федерации по созданию условий для развития цифровых технологий, в которых сведения в цифровой форме являются ключевым фактором производства во всех сферах социально-экономической деятельности. Хотя этот доктринальный документ больше относится к цифровой экономике, его принципиальные положения полностью распространяются и на транспортную систему. Внедрение в транспортный комплекс цифровых технологий потребует подготовки специалистов нового поколения с новым мышлением, способных работать на основе нового технологического мировоззрения. Каждый транспортник обязан понимать, что цифровые технологии обусловливают необходимость внедрять в работу транспорта качественные сервисы, способные решать большой объем задач, разных по направлениям и по своему специфическому содержанию. Современные сервисы и высококачественное программное обеспечение существенно сократят число работников транспорта с квалификацией, которую заменят цифровые технологии. Значительно сократится время на предоставление и реализацию транспортных услуг. Все это будет способствовать снижению затрат на разные виды операций при предоставлении транспортных услуг на перевозки. Цифровые технологии — это новый продукт, природой которого стало время информатизации всех процессов в нашей жизни.

История слова «цифровая» идет от латинского digitus, что означает «палец». Существует гипотеза, что человек в течение длительного времени для подсчета малых значений использовал пальцы, десятеричная система исчисления стала основой нумерации разных явлений и объектов. Это явление в наше новое время трансформировалось и слово «цифровой», используется для обозначения любого объекта, который работает с дискретными значениями [https://dic.academic.ru/dic.nsf/ruwiki/1673645]. Главное, следует заметить принципиальную разницу между понятиями «автоматизация процессов» и «их цифровая трансформация». Сегодня слово «цифровой» стало научной категорией, выражающей принципы управления производством, распределением, обменом и потреблением товаров и услуг, в любой сфере деятельности, осуществляемых на основе современных информационных технологий в цифровой форме [http://www.secuteck.ru/articles2/Regandstan/tsifrovaya-platforma-transportnogo-k].

Цифровые технологии — это, основанная на методах кодировки и передачи информации дискретная система, позволяющая совершать множество разноплановых задач за кратчайшие промежутки времени, освобож-

дая и признавая ненужными многие профессии, какие веками были востребованы в различных сферах деятельности. Быстродействие и универсальность этой схемы сделали IT-технологии востребованными в настоящее время [http://fb.ru/article/335698/tsifrovyie-tehnologii---eto-buduscheechelovechestva]. На ставшей традиционной Транспортной неделе, прошедшей в 2017 г., четыре мероприятия были напрямую связаны с развитием цифровых технологий и цифровизацией транспортного комплекса. Вектор государственной политики в области информационного обеспечения транспортного комплекса — это его цифровизация. Эту мысль озвучил директор Департамента Программ развития Минтранса России в выступлении на круглом столе на тему «Цифровое будущее транспортной отрасли» [http://transportrussia.ru/item/4045-transportnyj-kompleks-budet-otsifrovan.html]. В недрах транспортной системы разрабатывается единая цифровая платформа транспортного комплекса (ЕЦПТК). Она предназначена для решения важных стратегических задач:

— формирование нового качества цифровых сервисов управления транспортными логистическими потоками на международных транспортных коридорах Российской Федерации и Евразийского экономического союза;

— интеграция существующих информационных ресурсов транспортной отрасли и переход отрасли на безбумажное цифровое сопровождение, или электронный документооборот с цифровыми подписями;

— организация и осуществление комплексного мониторинга объектов транспортной инфраструктуры, пассажирских и грузовых перевозок;

— создание и поддержка цифровых стандартов на транспорте, а также обеспечение работы нормативно-правовой базы цифровой экономики России и цифрового транспорта;

— интеграция транспортных логистических процессов России в мировую транспортную систему;

— защита отечественной транспортной системы от монополизации мировой цифровой экономики;

— координация и синхронизация взаимодействия с грузоотправителями, ОАО «РЖД», морскими портами, владельцами терминалов и другими хозяйствующими субъектами транспортного комплекса. Оцифровывается не часть данных отрасли, а вся транспортная индустрия. В результате внедрения ЕЦПТК будет сформирован единый стандарт взаимодействия с цифровыми платформами других отраслей.

Для внедрения цифровых технологий в транспортную систему недостаточно создать такие технологии, требуется серьезная подготовка специалистов нового поколения, умеющих мыслить на основе нового знания и способных понимать информационные современные процессы и системы, представлять их значимость в подъеме экономики и создании плодотворных условий для достойной жизни народа. Цифровые, как одни из самых совершенных технологий, не выполнят своего предназначения, если

они будут создаваться, или применяться неграмотными специалистами. Трудно даже представить, какой вред могут причинить цифровые технологии, если в них окажется введенной ложная или искаженная информация, попавшая под влияние такого специалиста хотя бы в одно звено, в один элемент длинной цепи технологических процессов. Современный специалист транспорта обязан быть творческой личностью и профессионально ответственным за принятие решений в сфере обеспечения безопасного функционирования структурных элементов транспортной системы, понимая, что от его действий зависит работа транспорта. Владея диалектической методологией познания, современный специалист станет способным освоить фундаментальные понятия теории информации, что даст возможность решать следующие специфические задачи, необходимые для освоения цифровых технологий в транспортном комплексе. Первоочередными являются следующие задачи:

— давать оценку информации, как совокупности сведений, в достоверности которых следует убеждаться путем их проверки, и принимать решения по ее использованию в сфере цифровых технологий;

— представлять сообщение как форму получения, хранения и использования информации на основе технологически организованной совокупности и сочетания символов в виде букв, цифр, знаков, звуков, изображений и других обозначений, выражающих содержащие информации;

— давать правильную оценку категории «сигнал» как физическому процессу, происходящему в виде электромагнитных, акустических волн, постоянного электрического тока, напряжения, что несет передаваемое сообщение [http://studbooks.net/81323/tehnika/elementy_teorii_informatsii].

Осмысленное понимание названных задач создает условия для правильного представления информационных технологий (IT). Сами информационные технологии выражают собой совокупность методов и самых разных технических, технологических, программных средств, используемых для сбора, хранения, обработки, распространения и воплощения информации либо в технологии, либо в технические средства, либо для восприятия человеком с целью решения разных задач. Первоисточником информации является человек, который в зависимости от поставленной цели вносит в информационные технологии первичные сведения; их обработка, преобразование, передача способствуют решению широкого круга задач при минимизации затрачиваемых средств, времени и созданию более комфортных условий по предоставлению и реализации транспортных услуг.

Формирование мировоззрения у специалистов транспорта на основе теории познания и фундаментальных категорий учения информатизации способствует глубокому и правильному пониманию процессов широкого использования современной вычислительной техники в системе информационных технологий. Новые, современные информационные системы представляют собой высокотехнологический программный комплекс, в

функции которого входят: автоматический сбор информации; обеспечение и поддержка надежного хранения информации в памяти компьютера; выполнение специфических способов и приемов переработки и преобразований информации; предоставление пользователям удобного и легко осваиваемого интерфейса для достижения конкретной цели. Современная тенденция перехода к цифровым методам создания, передачи, обработки и хранения информации приводит к широкому использованию информационных технологий для решения задач, снижая затраты на достижении нужного результата. Создаются разные базы данных, при помощи которых можно быстро получить нужную информацию для оценки обстановки и принятия решений. Современные информационные технологии стали преобразовываться в интеллектуальные системы, какие в транспортном комплексе именуются транспортными интеллектуальными системами. Такие машинные системы, а точнее технологические информационные комплексы, приобрели способности выполнять заданные человеком задачи по получению нового информационного результата на основании электронной обработки введенных сведений или получаемой при помощи цифровых технологий разнородной информации.

В цифровых технологиях интеллектуальные системы приобретают новые свойства, позволяющие многократно обрабатывать как сведения, так и информационные потоки, ставшие результатом цифровых процессов в оцифрованной отрасли. Интеллект — это ум, его отдельные функции, далеко не все, могут выполнять цифровые технологии, образуя интеллектуальные системы. Цифровая обработка информации позволяет получить новый поток информации, которая по своему содержанию, может быть приравнена к выводному знанию, что дало основание назвать такие системы интеллектуальными. В цифровых технологиях управляются разные системы и процессы, достигая нужных результатов, обеспечивается предоставление разных услуг, решаются многие другие задачи. Мировые требования потребления разных по видам продуктов и услуг реализуются через систему управления потоковыми процессами, где на транспорт возлагается реализация материальных, человеческих, частично энергетических потоков.

Идеология будущего мирового устойчивого развития требует глобального согласования этих процессов, проявляя заботу о минимизации затрат энергии, средств, экологической нагрузки на окружающую среду, создавая благоприятные условия для полноценной и здоровой жизни человека в благоприятной окружающей среде. Только сквозь призму нового знания, богатого современными технологиями мировоззрения специалистов, цифровой транспорт обеспечит плодотворную работу материальных, энергетических, финансовых и информационных процессов на том уровне, при котором соответствующие им транспортные структуры выполнят поставленные перед ними задачи.

Сегодня удовлетворение потребностей общества в наращивании объе-

мов перевозок пассажиров и грузов путем увеличения численности транспорта порождает новые проблемы, какие очевидны в заторах, в задержках движения от скопления транспортных средств. При таких обстоятельствах важно осмыслить полезность цифровых технологий. В России разрабатываются и внедряются интеллектуальные транспортные системы (ИТС) разных масштабов. 27—28 сентября 2017 г. в Москве прошел второй Международный форум «Интеллектуальные транспортные системы России». Эксперты обсудили вопросы развития транспортной инфраструктуры в системе цифровой экономики и безопасности на транспорте. Важным событием мероприятия стало официальное объявление об образовании Ассоциации по развитию цифровых технологий транспорта «Цифровая Эра Транспорта», среди задач которой заявлены стандартизация и продвижение ИТС в регионах [http://itsrussiaforum.ru/2017/ru/about/]. Практика становления цифрового транспорта подсказывает, что назрела необходимость в создании интеллектуальной транспортной системы нового поколения, вектор которой определен Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года. Работа в этом направлении побуждает мысль о наращивании темпов внедрения инновационных технологий для удовлетворения насущной потребности России в более эффективном использовании транспортного ресурса при одновременном снижении отрицательных явлений в транспортной системе [http://znakka4estva.ru/dokumenty/transport/intellektualnye-transportnye-sistemy-v-rossii/]. Сегодня в цивилизованном мире решается проблема не управления транспортом, а задача создания транспортных систем, интегрирующих функции: связи; управления; контроля, посредством встроенных в транспортные средства и объекты инфраструктуры базовых технологий, связанных с интеллектуальными системами. Это значительно расширяет возможности управления, принятия оптимальных решений, осуществляемых на основе, получаемой в реальном времени, информации, которая доступна не только транспортным операторам, но и всем пользователям транспорта. Задача решается путем построения интегрированной системы: люди — транспортная инфраструктура — транспортные средства, с максимальным использованием новейших информационно-управляющих технологий. Такие современные высокотехнологические системы называются интеллектуальными [http://znakka4estva.ru/dokumenty/transport/intellektualnye-transportnye-sistemy-v-rossii/].

Интерес к интеллектуальным транспортным системам возрастает, в литературе дано определение: «Интеллектуальные транспортные системы (ИТС) — это системная интеграция современных информационных и коммуникационных технологий и средств автоматизации с транспортной инфраструктурой, транспортными средствами и пользователями, ориентированная на повышение безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей и пользователей транспорта»

[http://znakka4estva.ru/dokumenty/transport/intellektualnye-transportnye-sistemy-v-rossii/].

Интеллектуальные транспортные системы в мировой практике применяются для решения разных проблем общественного транспорта, существенного повышения безопасности дорожного движения, ликвидации заторов в транспортных сетях, повышения производительности интермодальной транспортной системы, включая автомобильный, железнодорожный, воздушный и морской транспорт. Кроме того, с применением интеллектуальных систем решаются многие экологические и энергетические проблемы.

В развитии интеллектуальных транспортных систем следует уделять внимание базовым технологиям для транспортной инфраструктуры и транспортных средств по следующим основным направлениям: управление движением на автомагистралях; коммерческие автоперевозки; предотвращение столкновений транспортных средств и безопасность их движения; электронные системы оплаты транспортных услуг; управление при чрезвычайных обстоятельствах; управление движением на основной уличной сети; управление ликвидацией последствий ДТП; управление информацией в транспортной системе; интермодальные грузовые перевозки; контроль погоды на автодорогах и других транспортных коридорах; эксплуатация автодорог; управление общественным транспортом; информация для участников движения.

Интеллектуальные транспортные системы внедряются в реализацию концепции интеллектуального автомобиля. Успешно работает международная программа «Транспортные средства повышенной безопасности». Результаты первого опыта использования бортовых интеллектуальных систем показали, что они способны уменьшить число ДТП на 40%, а число ДТП со смертельным исходом на 50%. Развитие ИТС методологически базируется на системном подходе, формируя ИТС именно как системы, а не отдельные модули, сервисы. Формируется единая открытая архитектура системы, протоколы информационного обмена, формы перевозочных документов, стандартизация параметров используемых технических средств связи, контроля управления, процедур управления и другие технологические инструменты [http://znakka4estva.ru/dokumenty/transport/intellektualnye-transportnye-sistemy-v-rossii/]. Интеллектуальные транспортные системы представляют собой один из технологических инструментов цифрового транспорта, который в полном объеме пока не представлен в том виде, какой может служить образцом однозначного понимания этого уникального явления, выражающего мир информационных технологий в транспортной системе.

Проявление элементов цифрового транспорта можно обнаружить на железнодорожном транспорте. Внедрение цифровых технологий меняет систему мониторинга и диагностики состояния железнодорожной инфраструктуры. Идет процесс отказа от стандартной схемы использования ав-

тономных средств, таких как: вагоны-дефектоскопы; путеизмерители; лаборатории контактной сети; дефектоскопные и путеизмерительные тележки. Начался процесс перехода на использование бортовых информационно-измерительных систем, интегрированных в конструкцию подвижного состава на электропоезде «Ласточка», обеспечивающих полную автоматизацию диагностики элементов инфраструктуры. Планируется оснастить электропоезд бортовым комплексом ультразвуковой дефектоскопии рельсов. Эта технология оценки состояния рельс внедряется впервые в мировой практике. Она необходима в условиях интенсивного движения на Московском центральном кольце и является составляющей обеспечения надежности функционирования всего комплекса автоматизированного управления движением поездов. По оценкам РЖД, в ближайшее десятилетие возможен полный переход на диагностику инфраструктуры с использованием только графикового движения [http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1348652].

В 2016 г. ОАО «РЖД» разработало проект «Цифровая железная дорога» [http://www.eurasiancommission.org/ru/act/dmi/workgroup/Documents/]. В проекте указаны цели и задачи разработки и внедрения в практику цифровой железной дороги. Целью проекта явилась потребность определить ключевые направления развития информационных технологий для поддержки конкурентных преимуществ РЖД. Уважая заслуги разработчиков проекта, следует конкретизировать, что цель — это предмет стремления к конечному результату. Не думаю, что цифровая железная дорога нужна только для того, чтобы добиться конкурентного преимущества. Это, скорее всего, является одной из центральных задач холдинга. Я бы считал целью разработок и внедрения цифровой железной дороги укрепление экономики и создание благоприятных условий для обеспечения населения транспортными услугами. Цифровая железная дорога — это лишь инструмент, каким можно добиться поставленной цели, при условии, если специалисты и руководители будут хорошо подготовлены и окажутся способными обеспечить безопасное и полноценное функционирование нового транспортного явления с интегрированным использованием информационных технологий. Сам проект цифровой железной дороги заслуживает одобрения и глубокого уважения к авторам, которые вложили свои интеллектуальные силы, чтобы создать условия для прогрессивного развития железнодорожного транспорта. Внедрение проекта в практику переведет работу железных дорог на новые совершенные технологии и будет способствовать повышению надежности и безопасности использования железнодорожной инфраструктуры и транспортных средств. Цифровая железная дорога — это значительное повышение качества работы на основе цифрового обеспечения продуктивного управления разными процессами подготовки, технического обслуживания объектов железнодорожной инфраструктуры и подвижного состава, а также цифрового обеспечения процессов перевозки. Решаются многие другие задачи при снижении за-

трат, сокращении времени и повышении качества предоставляемых услуг железнодорожным транспортом.

Аргументов, подтверждающих необходимость развития цифрового транспорта, высказано много на разных форумах и в разных литературных источниках. Все они убеждают в том, что транспорт нового времени — это цифровой транспорт. Не только время новых технологий побуждает наше Отечество к развитию, достигая новых вершин, но особенности географического положения России образуют возможности формирования новых транспортных коридоров между Европой и Азией, с Запада на Восток и с Севера на Юг, что позволяет нам получать доходы от экспорта транспортных услуг. Величина таких доходов сопоставима по размерам с выручкой от продажи страной углеводородов или экспорта вооружения. Дальнейшее развитие этого стратегически важного направления работы транспортного комплекса невозможно без перехода «на цифру» [http://transportrussia.ru/item/4045-transportnyj-kompleks-budet-otsifrovan.html]. Депутат Государственной Думы, президент Ассоциации «Цифровая Эра Транспорта» Сергей Тен уверенно заявил: «Мы должны системно прийти к тому, к чему идет весь мир, — это формирование основных требований, которые касаются непосредственно функционала, состава инфраструктуры и правил взаимодействия, т.е. стандартов. Главное здесь не зарегулировать отрасль, а обеспечить быстрое ее развитие. Большая работа сегодня в Ассоциации проводится по формированию «высокоэффективной модели» интеллектуальных транспортных систем, которая будет представлена. Подчеркну, что время отдельных локализованных решений (камера с программным обеспечением «сама в себе») прошло. Наше желание — сделать так, чтобы субъекты осознали, что им дает цифровизация транспорта» [http://www.onge.ru/content/view/963/1/].

В воспитании специалистов нового поколения следует, кроме всего, ориентироваться на положения Концепция развития транспортного образования до 2030 года. Вузовская наука не может обойти вниманием разработку и внедрение как в учебный процесс, так и в транспортную практику, высокоэффективных новых моделей интеллектуальных транспортных систем. Воспитание, подготовка специалистов, обладающих современными цифровыми компетенциями, — это коренная задача, поставленная временем цифровых технологий. Сегодня транспорт нацелен на формирование и использование глобальных информационных платформ, систем обработки больших массивов данных и искусственного интеллекта. Всем нам неминуемо придется работать в насыщенной цифровой среде. И вузы уже сегодня должны сфокусировать свое внимание на этих вопросах. Выпускники транспортных вузов обязаны свободно владеть цифровыми технологиями вне зависимости от специальности. Нужно стремиться к тому, чтобы к 2024 г. 100% выпускников отраслевых вузов и ссузов обладали необходимыми для работы на транспорте цифровыми компетенциями [https://www.mintrans.ru/press-center/interviews/465].

В рамках Международного союза железных дорог (МСЖД) состоялось несколько крупных мероприятий, затрагивающих проблемы развития цифровых технологий в сфере транспорта. Только в 2016 г. прошло несколько значимых форумов по проблемам развития цифровых технологий в транспортной системе. В мае 2016 г. в Вашингтоне успешно прошел семинар МСЖД по цифровым технологиям и безопасности, где обсуждался широкий круг вопросов, в том числе и такие, как способы противодействия на основе цифровых технологий актам незаконного вмешательства в работу железнодорожного транспорта. В Париже в октябре 2016 г. на семинаре МСЖД по цифровым технологиям в сфере грузовых и пассажирских перевозок была организована ярмарка цифровых технологий — по сути, состоялась презентация инициатив компаний — членов МСЖД и стартапов. Был проведен конкурс на присуждение премии «Цифровые технологии» для стартапов с целью продвижения и отбора лучших проектов в области цифровых технологий, ориентированных на железные дороги. В Санкт-Петербурге 30 ноября 2016 г. прошла вторая Всемирная конференция МСЖД по цифровым технологиям, где было отмечено, что цифровая железная дорога — это уже реальность [http://www.rzd-partner.ru/zhd-transport/interview/tsifrovaya-zheleznaya-dorog]. В ноябре 2017 г. в Париже делегация Российского университета транспорта (МИИТ) в составе ректора Б. А. Левина и проректора В. Н. Глазкова провела плодотворную работу по становлению деловых связей университета с МСЖД, где вместе с другими вопросами обсуждались проблемы сотрудничества по внедрению новых, современных технологий. Особое внимание было уделено обсуждению проблем развития цифровых технологий на железных дорогах и цифровых железных дорогах.

Научная работа университета, связанная с международными проектами, плодотворно развивается и проецируется на воспитание специалистов нового поколения, способных работать с цифровыми технологиями на транспорте. К 1 сентября 2016 г. В. А. Гапанович, старший вице-президент — главный инженер ОАО «РЖД» выразительно и содержательно определил: «Ядром формирования технологий цифровой железной дороги является полная интеграция интеллектуальных коммуникационных технологий между пользователем, транспортным средством, системой управления движением и инфраструктурой, т.е. формирование новых сквозных цифровых технологий организации перевозочного процесса» [http://www.gudok.ru/newspaper/?ID=1348652].

Под влиянием бурного развития цифровых технологий и стремления многих структур транспортного комплекса создать цифровой транспорт Российский университет транспорта усердно работает над подготовкой новых образовательных программ по подготовке специалистов нового поколения, обладающих цифровыми компетенциями. Появляется много новых понятий, профессиональных категорий, которые нужно не только понимать, но и умет воплощать в практику цифровых технологий. Профес-

сиональная категория «цифровые компетенции» представляет собой способность специалиста уверенно и продуктивно использовать информационно-коммуникационные технологии в работе транспортной системы. Цифровые компетенции будут тесно переплетаться с другими профессиональными способностями транспортника, связываться с его личностными качествами, выражающими умения творчески оценивать идеи цифровизации и воплощать их в развитие транспорта.

Важнейшей чертой специалиста, подготовленного для цифрового транспорта, является его мировоззрение о цифровых технологиях, на основе которых создается и развивается цифровой транспорт. Знания о цифровых технологиях и цифровые компетенции будут успешно использоваться транспортником профессиональной деятельности, ведущейся в цифровой информационной среде транспортной системы. Подготовка специалистов в университете уже сегодня ведется в электронной информационной образовательной среде. Современные электронные средства — сайт университета; электронное портфолио студента; широко представленная система электронного обучения, включающая в себя разнообразные электронные программы, модели и автоматизированные рабочие места специалистов самых разных направлений, где востребованы специалисты с крепким профессиональным знанием. Большой интерес студентов вызывает развивающаяся система обеспечения дистанционных образовательных технологий, применяемых на всех формах обучения; электронная библиотека и другие электронные инструменты, которые способствуют формированию у транспортников навыков и умений работать в высоких технологиях. Современная электронная образовательная среда дает возможность воспитывать студентов с транспортным мировоззрением осмысленного понимания цифровых технологий, что образует возможность видеть пользу цифрового транспорта. Представление о цифровой среде может складываться как в системе обучения специалистов, так и в практике работы транспортного комплекса. То и другое следует поддерживать в тесной связке, иначе обучение может стать оторванным от потребности транспорта, и транспортные структуры не смогут удовлетворять свои интересы из-за отсутствия нужных компетенций у подготовленных специалистов. Когда обучение проходит без учета законных интересов работодателя, тогда затраты на подготовку специалиста могут оказаться бессмысленными. Специалист не найдет себе работу из-за отсутствия нужных профессиональных компетенций, а работодатель останется без востребованного сотрудника.

Приобретаемые в университете знания информационных технологий и основных моделей оцифрованной транспортной деятельности не могут полностью воспитать грамотного специалиста, если знания не будут востребованы практическими подразделениями транспортного комплекса. Обучение студента нужно тесно связывать с теми местами на транспорте, где ему предстоит работать. Со студенческой скамьи транспортник обязан

формировать цифровые компетенции, имея широкую возможность проходить практику и стажировку по профессии, какую он приобретает в университете. Воспитание транспортников нового поколения побуждает университет и каждое практическое подразделение транспорта создавать обстановку, в которой станет возможным развивать творческое мышление, проявлять профессиональную инициативу, постоянно развивать умения по освоению и развитию элементов цифрового транспорта.

Все сомнения в возможности построения в нашей стране цифрового транспорта развеются, когда мы все ощутим, что идеи цифровых технологий воплощаются в работу транспортной системы, специалисты высоких технологий воспитываются университетом в тесной связи с практикой работы транспорта, где интеллектуальные транспортные системы вытесняют отжившие профессии и где функционируют цифровые технологии. Цифровой транспорт получит свое развитие, когда в его структурах станут трудиться специалисты со способностями и умениями работать в сфере высоких технологий. Путь воспитания таких специалистов не простой. Обученный в университете специалист, не получивший достаточного практического опыта, не будет восприниматься, как надежный специалист для работы в высокотехнологичных сферах. Выпускнику вуза, даже если он прошел хорошую практику во время обучения, нужна практика по конкретной должности, когда он сам и коллектив станут убежденными в том, что он профессионал и работает отлично. Видимо предстоит вводить институт стажеров, что даст возможность решать многие задачи, но главная из них — это подбор персонала. Какой большой вред может быть причинен отрасли, если подбор персонала пойдет по устаревшему пути, когда формирование цифрового транспорта сведется к смене табличек в кабинетах и изменению названий профессий и должностей.

Проблема недостатка специалистов касается не только транспортной отрасли, отсутствие таких специалистов ощущается и в других сферах деятельности. Способы решения этой проблемы могут быть самые разные. В складывающейся практике заметны такие приемы, как: переподготовка своих кадров, которая позволяет получить новые квалификации и обеспечить занятость вакантных мест; приглашение опытных специалистов из других компаний и фирм с предложением дополнительных опций, повышающих мотивацию и заинтересованность работать; подбор и обучение специалистов нового поколения в университете транспорта. Обучение в университете является наиболее продуктивным способом воспитания и пополнения транспорта специалистами, востребованными структурами транспортного комплекса.

Российский университет транспорта, как никакой другой вуз, имеет ясное представление, какие и в каких подразделениях транспортной системы необходимы специалисты. Образовательные программы готовятся в таком содержании, в каком при обучении формируются транспортные компетенции. Отдельные виды занятий по специализированным курсам

проводятся при активном участии опытных руководителей и ведущих специалистов транспорта, что существенно укрепляет качество подготовки необходимых специалистов. Студенты направляются на практику в транспортные подразделения. Вся сложная работа воспитания специалистов нового поколения ведется в атмосфере, пропитанной транспортными традициями и спецификой транспорта. Из университета выходят специалисты с убежденным транспортным мировоззрением, что способствует быстрому воплощению в коллектив транспортной структуры и получению от него продуктивного результата.

Подготовку специалистов для цифрового транспорта можно вести по разным направлениям, из них наиболее очевидными являются следующие:

— специалисты разработчики баз данных и программного продукта, проектировщики цифрового транспорта, создатели его в проектах, моделях и разнообразных программах, архитекторы цифрового транспорта. Такие специалисты, кроме высоких личностных показателей и характеристик, обязаны обладать математическим мышлением, быть умелым программистом, организатором и руководителем проекта;

— специалисты, сопровождающие и обеспечивающие работу цифровых технологий в транспортной системе, осуществляющие контроль и налаживание их работы, воплощающие проекты в реальный цифровой транспорт и поддерживающие его архитектуру;

— специалисты — пользователи цифровыми технологиями, обращающимися в сфере цифрового транспорта, обладающие цифровыми компетенциями по использованию высоких технологий.

Специалисты окажутся полезными для цифрового транспорта, когда они по своему мировоззрению с чувством глубокого уважения относятся к своей профессии, постоянно ее совершенствуют, профессионально и ответственно выполняют свои обязанности, проявляя заботу о постоянном развитии транспортной системы. Творческая, мыслящая молодежь потянется в транспортные структуры, видя превосходство цифрового транспорта. Важно понимать руководителям транспорта и то, что настоящие специалисты стремятся к активному повышению своего профессионализма, и этому следует способствовать, организуя и обеспечивая проведение на постоянной основе повышения квалификации, замечая успехи работников и проявляя заботу о них, повышая их в должности и предоставляя дополнительные опции. Когда специалист с желанием стремится умножать свои профессиональные способности и умения, это не должно остаться без внимания руководителя, он, замечая полезную активность работника, обязан его поощрить, тогда специалист с еще большим вдохновением устремляет свои силы и с охотой достигает новых результатов.

Цифровой транспорт должен работать на удовлетворение потребностей всех, кто нуждается в транспортных услугах. Авторитет цифрового транспорта будет расти и повышаться, когда новое поколение специали-

стов, обладая новаторским мастерством, будет демонстрировать свои способности, создавая самые привлекательные и безопасные транспортные услуги каждому, кто изъявит желание пользоваться ими для удовлетворения своих потребностей.

УДК 347.463

© Землин А. И.
— доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Транспортное право
и административное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ),
заслуженный деятель науки Российской Федерации
Zemlin.Aldr@yandex.ru

Актуальные проблемы формирования компетенций правовой направленности у специалистов в сфере транспорта

Аннотация. В статье на основе рассмотрения современного состояния формирования правовых знаний, навыков и умений у студентов-транспортников, потребностей практики и перспектив преподавания правовых дисциплин в транспортной образовательной организации выявлены недостатки, способные оказать негативное влияние на качество исполнения выпускниками профессиональных обязанностей по предстоящему должностному предназначению. Сделан вывод о недостаточной системности педагогических воздействий по формированию предусмотренных федеральными государственными стандартами, устанавливающими требования к результатам обучения студентов по направлениям и специальностям, реализуемым в Российском университете транспорта (МИИТ), компетенций правовой направленности. Обоснована целесообразность расширения перечня преподаваемых правовых дисциплин студентам-транспортникам за счет введения на старших курсах обучения дисциплины «Транспортное право», включающей в качестве раздела дидактический блок, посвященный организационно-правовым основам обеспечения транспортной безопасности. По результатам применения социологических методов анализа, с использованием методологии системного анализа сформулированы предложения по совершенствованию подходов к преподаванию правовых дисциплин, методологических основ формирования правовзначимых компетенций у будущих специалистов в сфере транспорта. Реализация сформулированных и обоснованных автором статьи предложений организационного, дидактического и методического характера, логично проистекающих из потребностей практико-ориентированного подхода к организации образовательного процесса, миссии и задач Российского университета транспорта как отраслевого транспортного вуза, учебно-методического и научного центра, позволит обеспечить необходимую системность и преемственность в работе по формированию у выпуск-

ников Университета, иных транспортных образовательных организаций правозначимых компетенций как общекультурного, так и профессионального характера, необходимых будущим специалистам-транспортникам в их последующей деятельности.

Ключевые слова: транспорт; специалист в сфере транспорта; транспортное законодательство; правовая культура; компетенции правовой направленности.

© Zemlin A.
— doctor of legal sciences, professor,
head of chair «Transport law and administrative law»
Law Institute of the Russian University of Transport,
honored science worker of the Russian Federation

Actual problems of formation of competences of the legal orientation at experts in the field of transport

Abstract. In the article on the basis of consideration of the current state of formation of legal knowledge, skills and abilities of students-transport workers, needs of practice and prospects of teaching of legal disciplines in transport educational organization the shortcomings capable to have negative impact on quality of execution by graduates of professional duties on the forthcoming official purpose are revealed. The conclusion is made about the lack of systematic pedagogical influences on the formation of the Federal state standards, establishing requirements for the results of training students in areas and specialties, implemented at the Russian University of transport (MIIT), the competence of the legal orientation. The expediency of expanding the list of legal disciplines taught to students-transport workers due to the introduction of senior courses of the discipline «Transport law», which includes as a section of the didactic unit on the organizational and legal basis of transport security. Based on the results of the application of sociological methods of analysis, using the methodology of system analysis, proposals for improving approaches to teaching legal disciplines, methodological foundations of the formation of legal competences of future specialists in the field of transport are formulated. Implementation of the proposals of organizational, didactic and methodical nature formulated and substantiated by the author of the article, logically arising from the needs of practice-oriented approach to the organization of the educational process, mission and tasks Of the Russian University of transport as a branch of transport University, educational-methodical and scientific center, will provide the necessary consistency and continuity in the work on the formation of graduates of the University, other transport educational organizations of legal com-

petences as a General cultural institution, and the professional character necessary for future specialists-transport workers in their subsequent activities.

Keywords: transportation; specialist in the field of transport; transport legislation; legal culture; legal competence orientation.

Значение транспорта для экономики России не ограничивается исключительно вопросами перевозок товаров в интересах обеспечения потребностей экономики страны. Бесперебойное и эффективное функционирование транспортного комплекса, рассматриваемое в качестве первоочередной задачи Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, является залогом динамичного развития социально-экономической сферы и национальной безопасности государства, обеспечения его геополитического единства и суверенитета.

В связи с этим общественные отношения на транспорте подлежат жесткому и полному правовому регулированию, что, с одной стороны, с необходимостью детерминирует оформление транспортного законодательства и транспортного права в качестве относительно самостоятельных образований соответственно российского законодательства и права, а, с другой, — предопределяет проникновение правовых норм во все сферы функционирования транспорта, распространение пределов их действия на все без исключения транспортные отношения.

Обоснованно отмечается, что «каждый специалист транспорта при выполнении возложенных на него полномочий обязан исполнять соответствующие нормы права. Полученные правовые знания позволяют специалисту осмысленно понимать сущность обязывающих норм права, необходимость исполнять их … Специалист, думающий и действующий на основе правовых принципов, выражающих правильные отношения, складывающиеся в рабочем коллективе, достигает серьезных успехов в работе и создает комфортную обстановку для плодотворного развития коллектива, в котором он трудится» [1, с. 14].

В федеральных государственных стандартах высшего образования к результатам освоения образовательных программ, реализуемых в Российском университете транспорта (МИИТ), предусмотрено формирование компетенций, предполагающих способность обучающихся ориентироваться в российском законодательстве, использовать знание норм права и применять их в повседневной деятельности. В отдельных стандартах закреплены также компетенции антикоррупционной направленности, сформулированы потребности обеспечения правокультурного поведения специалиста, способности управлять подчиненными и их воспитывать на основе норм права.

В настоящее время формирование указанных компетенций обеспечивается в основном, а в подавляющем большинстве случаев — исключительно, за счет преподавания дисциплины «Правоведение» («Основы пра-

ва», «Право») на младших курсах обучения будущих специалистов-транспортников. На изучение дисциплины отведено две зачетные единицы (72 часа). Формой промежуточной аттестации по дисциплине является зачет.

Анализ показывает, что по сути аналогично решается вопрос преподавания указанной дисциплины и в большинстве других транспортных вузов страны и ближнего зарубежья.

Учитывая поставленную задачу по выполнению Российским университетом транспорта функции базового отраслевого вуза, центра учебной и методической работы, преподавателями кафедры «Транспортное право и административное право» Юридического института РУТ (МИИТ) разработана, экспериментально апробирована и практически подготовлена к повсеместной реализации в транспортных образовательных организациях методика преподавания дисциплины «Правоведение» с учетом практико-ориентированного подхода и использованием балльно-рейтинговой системы.

Для решения этой задачи подготовлен и издан базовый учебник (Правоведение для студентов транспортных вузов / под общ. ред. А. И. Землина — 3-е изд., перераб. и доп. — М. : Издательство Юрайт, 2018), содержащий учебный материал по всем темам курса, предусмотренным рабочими планами для всех специализаций (профилей), подготовка по которым осуществляется в Университете.

Следует особо отметить, что содержание дисциплины постоянно изменяется с учетом потребностей практики подготовки востребованных специалистов, мнения работодателей и запросов выпускающих кафедр. Так за последние несколько лет в содержание дисциплины включены дидактические блоки, отражающие вопросы правового регулирования страхования на транспорте, обеспечения трудовой дисциплины работников транспорта, правового положения государственных учреждений, подведомственных Минтрансу России, противодействия коррупции и др., позволяющие максимально приблизить правовое обучение специалистов-транспортников к потребностям практики и обеспечить выпускникам Университета конкурентное преимущество при трудоустройстве и дальнейшем служебном росте.

В настоящее время, впрочем, возможности по дальнейшему расширению содержания преподаваемых в рамках дисциплины дидактических блоков исчерпаны, что требует принятия принципиально новых управленческих решений.

Также подготовлен и прошел апробацию практикум по дисциплине, призванный оказать помощь как преподавателю, так и обучающемуся, представляющий собой рабочую тетрадь студента. Применение этого учебно-методического пособия позволит обеспечить постоянный текущий контроль и оценку знаний, навыков и умений обучающихся в динамике их развития, с применением балльно-рейтинговой системы, для чего преду-

смотрено прохождение студентом пяти контрольных точек.

Контрольные материалы для проверки знаний студентов по каждому из пяти модулей, сгруппированных из тем, раскрытых в базовом учебнике, включают вопросы для контроля, задания, задачи и тесты, использование которых позволит участникам образовательного процесса своевременно и объективно оценить степень освоения обучающимся учебного материала, сформированности компетенций, эффективно скорректировать педагогические усилия в процессе дальнейшего обучения в целях достижения наилучшего дидактического результата.

Систематизация оценочных средств в практикуме осуществлена в соответствии с потребностями применения как традиционных, так и интерактивных методов обучения и предполагает исполнение заданий, ответы на вопросы, решение задач с использованием кейс-метода, тестирования.

Наиболее эффективное использование учебно-методического пособия обеспечивается применением следующих принципиальных подходов и алгоритма.

Каждому студенту для допуска к зачету по дисциплине «Правоведение» необходимо пройти пять контрольных точек по предусмотренным модулям.

Каждый модуль включает несколько тем из числа раскрытых в базовом учебнике, часть которых подлежит обязательному изучению студентами всех направлений (специальностей). Реализация практико-ориентированного подхода к обучению будущих специалистов предопределила необходимость формирования вариативного модуля по изучаемой дисциплине, содержание которого зависит от будущей специальности студента.

Из пяти модулей четыре являются обязательными для студентов всех направлений (специальностей), а именно:

1) «Основы теории права и конституционное право»;

2)»Основы гражданского права и страхового права»;

3) «Основы семейного права и трудового права»;

4) «Основы административного права, экологического права, уголовного права и процесса».

Вариативный (пятый модуль) включает:

— один обязательный для всех обучающихся дидактический блок — «Организационно-правовые основы противодействия коррупции»;

— второй дидактический блок выбирается в зависимости от специальности (направления), по которому обучается студент:

блок 2.1 в вариативном модуле предназначен для студентов, обучающихся техническим специальностям на транспорте, специалистам в области логистики, таможенного дела и т.п. — «Основы транспортного права»;

блок 2.2 в вариативном модуле ориентирован на изучение специалистами в сфере государственного и муниципального управления, менеджмента, документоведения и т.д. — «Правовое положение государственных

учреждений»;

блок 2.13 в вариативном модуле учитывает потребности будущих специалистов в области экономики, финансов и кредита и др. — «Основы финансового права»

Таким образом, по каждому из 11 (по максимально возможному числу пар лекционных занятий) изучаемых модулей предусмотрены: подготовка ответов на контрольные вопросы, исполнение заданий, решение ситуационных задач, а также тестов. Студент самостоятельно готовит ответы на вопросы, исполняет задания, решает задачи и отмечает результаты в рабочей тетради, что свидетельствует о готовности отчитаться по ним перед преподавателем. По усмотрению преподавателя результаты могут быть оценены как по итогам индивидуального собеседования со студентом, так и в ходе коллективного обсуждения на семинаре, разбора на практическом занятии.

Оценка по результатам текущего контроля выставляется преподавателем по результатам прохождения каждой из пяти контрольных точек.

Преподаватель выставляет оценку по пятибалльной системе по результатам решения одного из трех вариантов тестовых заданий, либо собеседования по вопросам, заданиям и задачам.

Допуск к промежуточной аттестации (зачету) по дисциплине осуществляется только в случае, если студент отчитался (получил положительную оценку) по результатам прохождения всех пяти контрольных точек.

В случае, если студентом по результатам прохождения всех контрольных точек набрана сумма баллов, установленная положением образовательной организации о бально-рейтинговой системе, свидетельствующая о высоком качестве освоения дисциплины, по усмотрению преподавателя оценка «зачтено» может быть выставлена студенту без сдачи зачета.

Реализация предлагаемого подхода с использованием разработанных методик, учебника и учебно-методического пособия будет, по нашему мнению, способствовать формированию системного единства в преподавании дисциплины «Правоведение» во всех транспортных вузах страны с одновременным обеспечением за счет применения модульной системы практико-ориентированного подхода, учета необходимости получения специальных знаний в соответствии с направлением (специальностью) подготовки обучающегося. Для распространения указанной методики планируется проведение в июне—июле 2018 г. научно-методической конференции с преподавателями транспортных вузов, осуществляющими проведение занятий по правовым дисциплинам.

Однако возникает ряд вопросов, решение которых крайне необходимо для решения задачи по формированию у выпускника транспортного вуза необходимых ему правовых знаний, навыков и умений.

В первую очередь, следует определиться в степени достаточности тех правозначимых компетенций, которые формируются у студента, обучаю-

щегося в Российском университете транспорта, ином транспортном вузе, для успешного выполнения обязанностей по предстоящему должностному предназначению. Анализ показывает, что формируемые в рамках дисциплины «Правоведение» у студентов младших курсов общекультурные компетенции крайне значимы в формировании их как будущих специалистов — транспортников, однако, явно недостаточны для выпускников, приступающих к самостоятельной практической работе. Информация, получаемая как от самих выпускников, так и их работодателей, свидетельствует о потребности формирования у студентов профессиональных компетенций, позволяющих осуществлять правозначимые процессуальные действия, квалифицировать правонарушения, обеспечивать исполнение норм специального транспортного законодательства в процессе руководства управленческими, технологическими, логистическими процессами, что, естественно, невозможно сформировать на младших курсах, когда студент еще не изучил сами указанные выше процессы.

Соответственно, во вторую очередь надлежит понять, способны ли мы сформировать необходимые компетенции средствами одной правовой дисциплины — «Правоведение», преподаваемой на младших курсах обучения в объеме 72 часов.

Исходя из тех потребностей обучающихся и их работодателей, о которых мы говорили ранее, положительный ответ представляется необоснованным и сомнительным по ряду причин. Как мы уже отмечали, в содержание дисциплины более физически не могут быть включены какие-либо дополнительные дидактические блоки. Этого не позволяет объем учебных часов, отведенных на ее преподавание. Кроме того, на младших курсах дисциплина «Правоведение» решает именно ту задачу, которую ей и надлежит решить — сформировать у студента уважительное отношение к праву, готовность и умение исполнять нормы права в повседневной жизни. На этой стадии, когда обучающийся еще не имеет однозначного и адекватного представления о том, чем он будет заниматься на практике, вопросы правового регулирования его будущей деятельности будут ему абсолютно непонятны, практически не детерменированы, а следовательно, не интересны. Интерес к правовому обеспечению процессов, попадающих в сферу профессиональной деятельности будущего специалиста, появляется у студента только после производственной практики, когда он воочию убеждается в их особой необходимости и востребованности, понимает, что соблюдение норм права в будущей деятельности — вопрос не отвлеченный, а вполне конкретный, соотносимый с ним лично, определяющий его личное благополучие. Опыт со всей очевидностью показывает, что именно студенты старших курсов и в основном после прохождения практики приходят на кафедру «Транспортное право и административное право», с которой у них ассоциируется все правовое знание в Университете, за консультациями по вопросам применения норм транспортного и иных отраслей права в практической деятельности.

Возникает также закономерный вопрос о целесообразности переименования и кардинального изменения содержания дисциплины. Это предложение обосновывается также и тем, что на школьной скамье нынешние студенты получали некие правовые знания. Такого рода подход не представляется желательным, поскольку, во-первых, традиционное преподавание дисциплины «Правоведение» студентам младших курсов, во-первых, дает возможность опоры на зачатки правовых знаний, полученных ими в рамках школьной программы на уроках обществознания и еще не окончательно забытых, во-вторых, обеспечивает единый методический и дидактический подход к логике преподавания дисциплин во всей высшей школе, в-третьих, формирует крайне необходимые общекультурные правозначимые компетенции у первокурсников, создавая некий задел на будущее. Попытка же преподать специальные правовые знания студенту без сформированной опоры в виде системы общих правовых знаний представляется изначально утопической.

Опыт отдельных институтов Российского университета транспорта подсказывает путь решения проблемы. Дело в том, что в ряде институтов, руководители которых осознают жизненную необходимость правовых знаний у выпускников, осуществляют мониторинг мнения выпускников и работодателей, на старших курсах введены правовые дисциплины, отражающие потребность студентов именно в специальных правовых знаниях. Например, в Институте экономики и финансов учебными планами предусмотрены дисциплины «Финансовое право», «Правовое обеспечение экономики», «Правовое обеспечение профессиональной деятельности», в рамках которых будущие специалисты в области экономики и финансов на транспорте получают соответствующие профилю их подготовки правовые знания. Поскольку эти дисциплины преподаются на старших курсах, опорой для их изучения становятся как полученные ранее в рамках дисциплины «Правоведение» общие правовые знания, так и знания, приобретенные в процессе изучения специальных дисциплин. Таким образом, обеспечивается логичное и вполне понятное студентам наложение нового специального правового знания, необходимого в будущей профессии, на имеющийся багаж общего правового и специального профессионального знания. В результате студенты, не имеющие базового юридического образования, по специальным юридическим дисциплинам показывают уровень освоения более высокий, чем студенты-юристы.

Таким образом, на практике уже вполне успешно реализуется абсолютно логичный, по нашему мнению, подход, когда на младших курса посредством преподавания дисциплины «Правоведение» у студентов формируются общекультурные правозначимые компетенции, необходимые для успешного освоения последующих дисциплин, а на старших курсах, после прохождения производственной практики, формируются уже профессиональные компетенции правового характера, необходимые для организации управленческих и технологических процессов на основе способности

применять нормы специального (транспортного и иных видов) законодательства.

Этот подход может быть реализован посредством преподавания, например, дисциплины «Транспортное право», включающей также блок «Организационно-правовые основы транспортной безопасности», иные необходимые дидактические единицы, отражающие специализацию (профиль) подготовки студентов, а для программ магистратуры — «Актуальные проблемы транспортного права», как это уже сделано в Юридическом институте. Однако пока с сожалением следует констатировать, что дисциплина «Транспортное право» как в Институте управления транспортом, так и в других институтах Российского университета транспорта, на настоящий момент остается не востребованной.

Полагаем, что реализация предложенного подхода позволит комплексно решить задачу формирования у выпускников Университета необходимых правозначимых компетенций, позволяющих реализовать миссию Российского университета транспорта как карьерного лифта для выпускников и базового отраслевого университета, функционирующего в интересах всего транспортного комплекса России.

Литература

1. Духно, Н. А. Пути развития Юридического института Российского университета транспорта // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 10(22).

Literature

1. Duhno, N. A. Ways of development of the Law Institute of the Russian University of transport / / Transport law and security. — 2017. — № 10 (22).

ПРЕСТУПЛЕНИЯ ПРОТИВ БЕЗОПАСНОСТИ ДВИЖЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ ТРАНСПОРТА

УДК 343.2:629.08

© Агапов П. В.
— доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры уголовного права,
уголовного процесса и криминалистики
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)
kafedraup212@mail.ru

© Мотин О. А.
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры уголовного права и процесса
Московского городского педагогического университета
omotin@mail.ru

Публично-правовые признаки объекта и предмета недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями

Аннотация. В силу ежегодного роста количества транспортных средств их безопасная эксплуатация представляет особый интерес не только с точки зрения объекта уголовно-правовой охраны, но и всего социально-экономического развития российского общества. К сожалению, эксплуатация транспорта как источника повышенной опасности неизбежно связана с высоким уровнем травматизма и смертности. В случаях, когда причинение тяжкого вреда здоровью или смерти человеку в процессе эксплуатации транспорта связано с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, есть основания для установления в деяниях причастных к нарушению правил лиц наличия признаков составов транспортных преступлений, в том числе и предусмотренных ст. 266 УК РФ. В статье систематизируются и рассматриваются с учетом действующих публично-правовых предписаний признаки объекта и предмета недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями. В результате предлагаются единые подходы к толкованию и применению на практике признаков объекта и пред-

мета составов преступлений, предусмотренных ст. 266 УК РФ.

Ключевые слова: объект; предмет; недоброкачественный ремонт транспортных средств; выпуск в эксплуатацию с техническими неисправностями; публично-правовые признаки.

© Agapov P.
— doctor of law, associate professor, professor of the department
«Criminal law, criminal process and criminalistics»
of Law Institute Russian University of Transport

© Motin O.
— ph.d in law, associate professor of the criminal law
and procedure Moscow City Pedagogical University

Public legal signs of the object and the subject of poor-quality repair of vehicles and their release into service with technical malfunctions

Abstract. Due to the annual increase in the number of vehicles, their safe operation is of particular interest not only from the point of view of the object of criminal law protection, but also the entire socio-economic development of Russian society. Unfortunately, the use of transport as a source of increased danger is inevitably associated with a high level of injury and death. In cases where causing serious harm to health or death to a person during the operation of transport is associated with a violation of the rules of traffic safety and operation of vehicles, there are grounds for establishing in the acts involved in the violation of the rules of persons the presence of signs of transport crimes, including those provided for in article 266 of the criminal The authors categorized and considered taking into account existing public-law prescriptions the signs of the object and the subject of poor-quality repair of vehicles and their release into service with technical malfunctions. As a result, there are proposed unified approaches to the interpretation and application in practice of the characteristics of the object and the subject of the crimes, provided in art. 266 of the Criminal Code of the Russian Federation.

Keywords: object; subject; poor-quality repair of vehicles; release into service with technical malfunctions; public legal signs.

Важным аспектом безопасности движения и эксплуатации транспорта (транспортной безопасности) является техническая безопасность, которая должна обеспечиваться соблюдением правил ремонта техники и выпуском транспорта в эксплуатацию в технически исправном состоянии [6, с. 3]. Несоблюдение, игнорирование и иные разновидности нарушений спе-

циальных правил технической эксплуатации транспорта часто приводят к причинению смерти человеку, вреда здоровью и имущественным интересам граждан.

В последнее время качество технического обслуживания транспорта не всегда отвечает всем требованиям безопасности. Увеличивается продолжительность срока эксплуатации единицы техники, что само по себе неплохо, но вследствие этого складывается ситуация, когда в России средний «возраст» транспортных средств значительно превышает европейский и североамериканский. На территории нашей страны эксплуатируются транспортные средства, уже отслужившие нормативные сроки в других странах и после этого приобретенные российскими компаниями для продолжения использования в России, зачастую в коммерческой деятельности и, что того хуже, в пассажироперевозках.

Все это обусловливает повышенную общественную опасность недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями. Именно это объясняет существование множества норм, регламентирующих деятельность организаций, предоставляющих услуги по ремонту и обслуживанию транспортных средств, которые закреплены в федеральных законах (например, от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности», от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» и др.), подзаконных актах; а также норм об уголовной ответственности за указанные действия, закрепленных в ст. 266 УК РФ «Недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями».

Особенность общественной опасности недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями заключается в том, что вред причиняется, как правило, не лицом, управляющим транспортным средством, а тем, кто является ответственным за качественный ремонт, техническое обслуживание и выпуск в эксплуатацию технических систем транспорта. Лицу, которое не знает и не догадывается о технической неисправности источника повышенной опасности, при управлении транспортным средством намного сложнее установить контроль над вышедшим из безопасного состояния техническим механизмом, предотвратить транспортное происшествие и его последствия, чем осведомленному о технически неисправном состоянии транспортного средства или могущему его прогнозировать [6, с. 34].

В теории уголовного права определения категории «общественная безопасность» разнятся. Ряд авторов считают, что общественная безопасность есть система общественных отношений, обеспечивающих предотвращение и устранение общей опасности насильственного причинения вреда правоохраняемым интересам в целом, гарантирующим тем самым их устойчивость и надежность (В. П. Тихий). Согласно следующей точке зрения общественная безопасность (в широком смысле слова) характеризуется состоянием защищенности безопасных условий функционирования

общества и общественного порядка, здоровья населения и общественной нравственности, экологической безопасности, безопасности функционирования транспортных средств и безопасности компьютерной информации (В. С. Комиссаров). По мнению третьих, общественная безопасность в качестве родового объекта транспортных преступлений означает совокупность охраняемых уголовным законом общественных отношений, обеспечивающих защиту интересов безаварийного функционирования транспортных средств, жизни и здоровья людей, материальных ценностей, окружающей среды. Четвертые полагают, что общественная безопасность представляет собой совокупность общественных отношений, которые обеспечивают такие условия жизни людей, при которых исключается причинение им физического, морального или имущественного вреда, а безопасность дорожного движения является разновидностью общественной безопасности (А. С. Кузьмина).

Исходя из изложенного, родовой объект предусмотренного ст. 266 УК РФ преступления необходимо определить как интересы общественной безопасности в сфере функционирования транспорта. Соответственно видовым объектом рассматриваемого преступления должны признаваться интересы безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Термин «безопасность» подразумевает состояние, при котором кому-нибудь или чему-нибудь не угрожает опасность, есть защита от опасности [9, с. 41]. Иными словами, транспортное средство как автономный предмет не может быть опасен сам для себя.

Определению основного непосредственного объекта недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями может способствовать понимание механизма причинения вреда объекту уголовно-правовой охраны. Установление указанного механизма заключается в определении элементов нарушенного общественного отношения, к которым в теории отечественного уголовного права традиционно относили субъекта отношения (человека, юридическое лицо, потерпевшего), его объект (предмет преступления) и социальную связь между субъектом (субъектами) и объектом (объектами), проявляющуюся в виде правоохраняемого, законного интереса. Способствовать пониманию механизма причинения вреда объекту преступления при недоброкачественном ремонте транспортных средств и выпуске их в эксплуатацию с техническими неисправностями будет анализ составляющих его элементов.

Считается, что состав недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями является двуобъектным. Непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, являются интересы безопасности движения и эксплуатации технических систем транспорта, а дополнительным или факультативным — жизнь, здоровье, собственность граждан или юридических лиц [16, с. 541].

На основании анализа норм УК РФ, устанавливающих ответственность за транспортные преступления, можно сделать вывод, что к предмету преступлений, предусмотренных ст. 266 УК РФ, относятся транспортные средства железнодорожного (в том числе метро), всех видов водного, воздушного и автомобильного транспорта, а также характерные для каждого вида транспорта технические системы (оборудование, устройства, пути). Следует согласиться с точкой зрения, высказанной в научной литературе, что к предмету рассматриваемого преступления справедливо относят маломерный водный транспорт и автомобильные дороги [6, с. 9].

Поэтому конструктивный признак диспозиции ст. 266 УК РФ «транспортное средство» является совокупным, аккумулирующим в себе железнодорожный (в том числе метрополитен), воздушный, водный (морской или речной) и автомобильный транспорт (в том числе городской наземный электротранспорт и специальный транспорт — трактора, сельскохозяйственные машины, машины коммунальных служб и др.).

В то же время электромеханические автомашины аттракционов типа «Автодром» и аналогичных, используемые в процессе оказания развлекательных услуг жителям российских городов и сел в парках и местах отдыха, а также детские железные дороги, относимые некоторыми авторами к путям сообщения [12, с. 591], не могут признаваться транспортными средствами и путями сообщения в смысле предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ. Это связано с тем, что они выполняют другую функцию (не транспортную, а развлекательную), поэтому их недоброкачественный ремонт или эксплуатация с техническими неисправностями, если это повлечет причинение вреда здоровью или гибель человека, могут признаваться деяниями, наказуемыми по ст. 238 УК РФ, т.е. оказанием услуг, не отвечающих требованиям безопасности, или повлечь ответственность по иным нормам УК РФ о неосторожных преступлениях против личности.

В связи с этим железные дороги различных развлекательных комплексов, автономные дороги рудников, шахт и других предприятий и организаций не являются предметом анализируемого состава преступления, поскольку перемещение по ним не создает угрозы безопасности движения и эксплуатации этого вида транспорта. Недоброкачественный ремонт этих средств перемещения нарушает сугубо ведомственные нормативные предписания, предназначенные для регулирования внутренних технологических процессов. Подобные деяния, повлекшие уголовно-правовые последствия, в зависимости от ситуации могут быть квалифицированы как нарушение правил охраны труда (ст. 143 УК РФ) либо как преступления против личности (ст. 105, 109, 118 УК РФ) и (или) собственности (ст. 167, 168 УК РФ).

Характерным для подобных случаев является пример, приведенный В. Г. Старковым: «Техник на почве неприязненных отношений с командиром корабля не заменил вышедшую из строя деталь двигателя, что по-

влекло катастрофу и гибель командира» [14, 129]. Содеянное в этой ситуации следует квалифицировать как убийство.

В случае с диспозицией ст. 266 УК РФ, когда виды транспортных средств и путей сообщения не конкретизируются, нельзя однозначно утверждать, что иные виды транспортных средств, кроме железнодорожного, воздушного, водного и автомобильного, не могут рассматриваться в качестве предмета преступления, предусмотренного исследуемой статьей УК РФ. Тем более что канатные дороги, фуникулеры и активно используемые за рубежом средства транспорта на магнитной подвеске в полной мере выполняют транспортную функцию, поэтому должны признаваться транспортными средствами и относиться к предмету преступления, предусмотренному ст. 266 УК РФ.

Также есть мнение, что к транспортным средствам в аспекте уголовной ответственности по ст. 266 УК РФ при определенных условиях можно отнести эскалаторы и траволаторы [травола́тор (от англ. *travelator* — пассажирский конвейер, движущийся тротуар) — это движущаяся бесступенчатая горизонтальная или наклонная дорожка, которая позволяет ускорить или облегчить передвижение пешеходов], однако судебно-следственная практика такой подход не поддерживает, и уголовные дела при причинении тяжкого вреда здоровью или смерти на эскалаторах и траволаторах чаще всего возбуждаются по ст. 238 «Производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности», или ст. 216 «Нарушение правил безопасности при ведении горных, строительных или иных работ» УК РФ [18].

Наряду с транспортными средствами в качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, законодатель указывает иные технические системы транспорта (пути сообщения, средства сигнализации, связи, иное транспортное оборудование). Равно как и транспортные средства, они являются предметом рассматриваемого состава преступления и имеют самостоятельное значение для квалификации деяний, запрещенных ст. 266 УК РФ.

Классификация иных технических систем транспорта обширна. По различным основаниям авторами выделяются следующие виды транспортных коммуникаций, которые могут выступать в качестве предметов недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

В зависимости от видовой принадлежности путей сообщения и коммуникаций транспортных средств они подразделяются на пути железнодорожного, водного, воздушного, автомобильного транспорта; средства сигнализации на воздушном, водном, железнодорожном и автомобильном транспорте и т.д. По мнению одних исследователей, количество их исчерпывающее и находится в прямой пропорциональной зависимости от перечня видов транспортных средств, охватываемых данной уголовно-

правовой нормой. Исключение составляет признак «иное транспортное оборудование», который носит открытый характер и определяется с учетом конкретных обстоятельств дела [6, с. 55]. По мнению других, так как в законе не приведен исчерпывающий перечень технических систем транспорта, не исключено признание в качестве предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, иного транспортного оборудования и технических систем, например, системы метрополитена, транспортных средств на воздушной «подушке», магнитной подвеске и т.п. Каждый из перечисленных в ст. 266 УК РФ в качестве признака состава преступления элемент технических систем транспорта может иметь самостоятельное значение и являться предметом недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями.

Следует иметь в виду, что предметом недоброкачественного ремонта являются как транспортные средства, так и пути сообщения, средства сигнализации, связи и иное транспортное оборудование, в то время как предметом выпуска в эксплуатацию технически неисправных транспортных средств будут только транспортные средства [12, с. 592], т.е. подвижной состав железнодорожного (в том числе метрополитена), воздушного, водного (морского или речного), автомобильного, а также городского наземного электротранспорта и специального транспорта (трактора, иные сельскохозяйственные и самоходные машины, машины коммунальных служб и др.).

Таким образом, ст. 266 УК РФ охраняет безопасность движения и эксплуатации воздушного, водного, железнодорожного, автомобильного и городского электротранспорта.

Из судов военно-морского флота к предмету преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, могут относиться только вспомогательные суда и плавучие средства, личный состав которых комплектуется не военнослужащими, а гражданским персоналом (вольнонаемными лицами) [см. Архив Мурманского областного суда за 1976 г. Уголовное дело № 1-23]. Это положение следует из содержания ст. 352 УК РФ, диспозиция которой предусматривает нарушение правил вождения или эксплуатации на военных кораблях, личный состав которых комплектуется военнослужащими [15, с. 529].

В то же время плоты, герметизированные емкости, буксируемые к месту их установки (трубы, цистерны, понтоны), металлические конструкции, доставляемые на буксире в плавучем состоянии (нефтяные вышки, мостовые пролеты и т. д.), а также гребные лодки, байдарки, надувные суда, шлюпки, лодки и иные плавсредства, являющиеся принадлежностью какого-либо судна и не подлежащие самостоятельной регистрации и техническому надзору, нет оснований рассматривать в качестве предмета состава преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, поскольку они не выполняют функций воднотранспортного средства и не обладают присущими ему признаками, либо не представляют столь повышенной опасно-

сти для безопасных условий их эксплуатации.

Под железнодорожным транспортным средством как предметом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, следует понимать совокупность рельсовых транспортных средств (исключая трамвай), используемых на магистральных путях сообщения, узкоколейных железных дорогах, подъездных путях и других железных дорогах специального назначения, находящуюся в ведении как Минтранса России, так и других организаций и предприятий; а также метрополитен [1, с. 10].

Железнодорожный транспорт включает в себя железнодорожный подвижной состав (локомотивы, грузовые вагоны, пассажирские вагоны локомотивной тяги); моторвагонный подвижной состав (моторные и немоторные вагоны, из которых формируются электропоезда, дизель-поезда, автомотрисы, рельсовые автобусы, дизель-электропоезда, электромотрисы, предназначенные для перевозки пассажиров и (или) багажа, почты); а также иной предназначенный для обеспечения осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожный подвижной состав (путеукладочные и иные рельсовые краны, щебнеочистительные машины, путевые обследовательские и испытательные станции, снегоочистительные машины, платформы, цистерны, восстановительные, пожарные поезда, автодрезины) (см. приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»).

Специфической разновидностью железнодорожного транспорта является метро, которое в отличие от трамвая, будучи городским рельсовым транспортом, приравнивается к железнодорожным транспортным средствам. Наряду с этим он обладает рядом отличительных особенностей: замкнутый характер системы путей сообщения, ограниченной пределами городской территории; целевое предназначение исключительно для перевозки пассажиров внутри города; преимущественно подземное расположение путей сообщения и сооружений на них; наличие ограждений на наземных и надземных участках путей, отсутствие пересечений с путями следования других видов транспорта либо пешеходных переходов, что практически исключает возможность наезда на людей и столкновений с другими транспортными средствами [10, с. 9—10]. В то же время метрополитен как функциональная система рельсовых транспортных средств отвечает признакам железнодорожного транспортного средства и поэтому является предметом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ [6, с. 67—68].

Внутризаводской, внутрицеховой, внутришахтный и другой подобный электротранспорт (электровозы, вагонетки и т.п.) в предмет анализируемого состава преступления не входят. Происшествия на них обусловлены не нарушением правил безопасности движения или эксплуатации, а несоблюдением соответствующих правил производства определенных работ, техники безопасности или иных правил охраны труда, и в случае наступ-

ления уголовно-наказуемых последствий должны влечь ответственность по ст. 216, 238 или другим статьям УК РФ.

Заключительным видом транспортных средств, недоброкачественный ремонт или выпуск в эксплуатацию с техническими неисправностями которых может повлечь ответственность по ст. 266 УК РФ, являются автомобильные и иные механические транспортные средства, понятие которых раскрывается в примечании 1 к ст. 264 УК РФ и правилах дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

С точки зрения применения ст. 266 УК РФ, интерес представляют понятия «другое механическое транспортное средство» и «иное механическое транспортное средство», используемые при характеристике состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ. Так как в ст. 266 УК РФ не детализируется перечень транспортных средств, которые могут выступать предметом данного преступления, представляется, что понятие предмета состава недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями является наиболее широким по сравнению со всеми иными транспортными преступлениями, предусмотренными нормами гл. 27 УК РФ.

В соответствии со ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения» под транспортным средством понимается устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем. Данный нормативный правовой акт включает в понятие транспортного средства все предметы материального мира, выполняющие в том или ином виде функции транспорта. Определенные вопросы при применении ст. 266 УК РФ может вызвать отнесение к транспортным средствам в контексте предмета рассматриваемого преступления иных механических транспортных средств, например, мопедов и приравненных к ним других транспортных средств, приводимых в движение двигателем (в том числе электрическим) либо несамоходных (прицепов, тележек), которые не входят в определение механических транспортных средств, предусмотренное Правилами дорожного движения (постановление Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090).

В связи с тем что в ст. 266 УК РФ говорится не о механическом транспортном средстве, а используется общий термин «транспортное средство», представляется, что к предмету состава недоброкачественного ремонта транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями должны относиться и мопеды, и приравненные к ним другие транспортные средства, приводимые в движение двигателем, например, набирающие в настоящее время популярность трициклы и квадрициклы, для управления которыми не всегда нужно получение водительских прав, а также несамоходные средства транспорта (прицепы, тележки и их разновидности).

Следующей разновидностью предмета недоброкачественного ремонта

транспортных средств и выпуска их в эксплуатацию с техническими неисправностями являются указанные в диспозиции ч. 1 ст. 266 УК РФ пути сообщения. Равно как и понятию транспортного средства, уголовный закон не дает определения термину «путь сообщения».

В русском языке «путь» означает 1) то же, что дорога; 2) место, линия в пространстве, где происходит передвижение, сообщение; воздушные пути, водные пути, пути сообщения (железнодорожные, автомобильные, воздушные, водные); 3) железнодорожная колея, линия; служба пути, запасный путь… Под «сообщением» понимается (в третьем значении) способ передвижения, связи; пути сообщения, удобное сообщение [9, с. 634, 747].

Таким образом, под путями сообщения может пониматься совокупность дорог, линий, узлов и сооружений, обеспечивающих передвижение (перемещение) транспортных средств либо грузов из одного пункта в другой.

Пути сообщения включают в себя:

а) на железнодорожном транспорте — железнодорожное полотно, комплекс сооружений и устройств, образующих разные типы железных дорог (обычные, узкоколейные, локальные железные дороги предприятий и др.);

б) на воздушном транспорте — взлетно-посадочную полосу, рулежную дорожку, воздушные трассы и утвержденные маршруты полетов;

в) на водном транспорте — пути следования морских либо речных судов из одного порта в другой, проливы, каналы, шлюзы, судоходные участки рек, озер, фарватеры, рейды, причалы;

г) на автомобильном транспорте — проезжую часть дороги с твердым покрытием или рельсовой колеей для трамваев.

По объективным причинам воздушное пространство, как элемент воздушного пути сообщения, не может быть отнесено к предмету недоброкачественного ремонта путей сообщения. Противоправное воздействие, выраженное в недоброкачественном ремонте, может быть направлено только на остальные перечисленные элементы воздушного пути, имеющие материальную оболочку.

В то же время нельзя согласиться с утверждением А. В. Козуна о том, что «водное пространство по понятным причинам не является предметом исследуемого состава преступления» [6, с. 74]. Например, недоброкачественный ремонт (очистка от наносов) фарватера реки после паводка перед очередной навигацией, повлекший за собой пробоину и затопление судна с наступлением предусмотренных ст. 266 УК РФ последствий, вполне может быть квалифицирован по указанной статье УК РФ. Особенно актуальным становится указанный пример в свете изменений законодательства, в соответствии с которыми в настоящее время обязанность обеспечения безопасности водных путей у причалов и пристаней возлагается на владельцев этих объектов, а в федеральном ведении остаются только главные фарватеры рек и каналов.

На железнодорожном транспорте пути сообщения представляют собой систему сооружений и устройств (оборудования), образующих железную дорогу с одной или несколькими рельсовыми колеями для движения по ним соответствующего (железнодорожного) транспорта [13, с. 61—64]. Железнодорожный путь сообщения — это сложный комплекс инженерных сооружений и устройств, расположенных в полосе отвода, образующих дорогу с направляющей рельсовой колеей и состоящий из верхнего и нижнего строения пути. К верхнему строению относятся рельсы, шпалы (деревянные или бетонные) либо применяемые вместо них специальные цельные бетонные плиты и основания, рельсовые скрепления, стрелочные переводы, балластный слой, который может быть двухслойным (из основного слоя — щебня твердых пород и расположенной под ним песчаной или песчано-гравийной подушки) или однослойным (из щебня, песчано-гравийной смеси, отходов асбестового производства, песка, ракушечника, шлака) и другие технические устройства, участвующие в процессе перемещения железнодорожных транспортных средств. К нижнему строению относятся земляное полотно и искусственные сооружения (мосты, тоннели, трубы, путепроводы и т. д.). На мостах к железнодорожным путепроводам (путям сообщения) могут относиться балластные конструкции (специальные «корыта» на мосту для размещения балласта) и мостовые брусья или плиты, закрепляемые непосредственно на мостовых конструкциях.

Железнодорожные пути сообщения делятся на главные (соединяющие станции или другие раздельные пункты), станционные (приемоотправочные, сортировочные, вытяжные, погрузочно-выгрузочные, ходовые, соединительные и др.) и специального назначения (подъездные пути промышленного железнодорожного транспорта, предохранительные и улавливающие тупики). Главные станционные пути являются продолжением путей прилегающих к станции перегонов и не имеют отклонений на стрелочных переводах. Приемоотправочные пути предназначены для приема поездов на станцию, стоянки и отправления на перегон. На крупных станциях пути, предназначенные для выполнения однородных операций, объединяют в парки.

Понятие пути сообщения применительно к автотранспорту означает дорогу, т.е. обустроенную или приспособленную и используемую для движения транспортных средств полосу земли либо поверхность искусственного сооружения, которая включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии. Определение понятия «дорога» в России закреплено законодательно (ст. 2 Федерального закона от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»).

В Федеральном законе от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федера-

ции» дается определение автомобильной дороги — это объект транспортной инфраструктуры, предназначенный для движения транспортных средств и включающий в себя земельные участки в границах полосы отвода автомобильной дороги и расположенные на них или под ними конструктивные элементы (дорожное полотно, дорожное покрытие и подобные элементы) и дорожные сооружения, являющиеся ее технологической частью, — защитные дорожные сооружения, искусственные дорожные сооружения, производственные объекты, элементы обустройства автомобильных дорог (п. 1 ст. 3 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 257-ФЗ «Об автомобильных дорогах и о дорожной деятельности в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации»).

Указанные определения не противоречат и дополняют друг друга. Так под защитными дорожными сооружениями понимаются элементы озеленения, имеющие защитное значение; заборы; устройства, предназначенные для защиты автомобильных дорог от снежных лавин; шумозащитные и ветрозащитные устройства; подобные сооружения. Под искусственными дорожными сооружениями — сооружения, предназначенные для движения транспортных средств, пешеходов и прогона животных в местах пересечения автомобильных дорог с иными автомобильными дорогами, водотоками, оврагами, в местах, которые являются препятствиями для такого движения, прогона (зимники, мосты, переправы по льду, путепроводы, трубопроводы, тоннели, эстакады, подобные сооружения).

Таким образом, недоброкачественный ремонт любого из перечисленных элементов путей сообщения, средств сигнализации или связи либо иного транспортного оборудования, если это повлечет предусмотренные ст. 266 УК РФ последствия, может образовывать состав преступления и являться основанием для привлечения виновного к уголовной ответственности.

До настоящего времени спорным оставался вопрос о возможности наступления уголовной ответственности лиц, ответственных за содержание автомобильных дорог в безопасном состоянии и устранении выбоин, ям и иных повреждений дорожного покрытия. Не секрет, что немалая часть ДТП происходит по причине неудовлетворительного состояния дорожного покрытия, обусловленного отсутствием или недоброкачественным выполнением ремонта. В настоящее время в случаях, когда по заключению автотехнической или иной криминалистической экспертизы причиной ДТП послужил недоброкачественный ремонт дороги, суды все чаще выясняют вину лиц, ответственных за поддержание надлежащего технического состояния автомобильной дороги [2], при наличии которой такие лица могут быть привлечены к ответственности, вплоть до уголовной, а водитель транспортного средства, участвовавший в ДТП, или иной участник дорожного движения наоборот, будет освобожден от ответственности [см. постановление об отказе в возбуждении уголовного дела от 28 марта

2011 г. // Архив СО по ДТП СУ при УВД по городу Самаре. Материалы проверки сообщения о преступлении от 20 марта 2011 г. № 2429].

Под средствами сигнализации, упомянутыми в диспозиции нормы, предусмотренной ч. 1 ст. 266 УК РФ, понимаются разнообразные технические устройства, конструктивно предназначенные для передачи звуковой, световой и иной условной информации для обеспечения безопасности при эксплуатации транспорта (светофоры, семафоры, маяки, бакены, буи, аэродромные огни и т. п.). Так как средства сигнализации в ст. 266 УК РФ никак не конкретизированы, для формулирования наиболее общего определения средств сигнализации необходимо обратиться к толкованию данного термина в русской филологии.

Термин «сигнализация» может пониматься в следующих значениях: 1) сигнализировать; 2) устройство для подачи сигналов (в 1 значении); автоматическая сигнализация; 3) система сигналов (в 1 значении), применяемая где-нибудь; морская сигнализация [9, с. 716].

На воздушном транспорте к средствам сигнализации относят: оборудование аэродромов, вертодромов, посадочных площадок — маркировочные знаки, обозначающие порог, цифровые значения магнитно-посадочного угла, продольную ось, зону приземления, фиксированное расстояние и край, параллельные взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки, места стоянок; световое отражение ВПП, различные сигнальные устройства, маячные системы посадки, а также иные средства, подающие условную информацию [17, с. 370].

На водном транспорте в качестве средств сигнализации большинством авторов указываются береговые и плавучие средства навигационного оборудования (маяки, навигационные знаки в районах трубопроводов и тоннелей, телеграфных, телефонных и иных коммуникационных кабелей, огни, створы, буи, бакены и вехи), радиомаяки и береговые средства противотуманной сигнализации, предназначенные для безаварийного плавания судов и обеспечения их движения по кратчайшему пути [4, с. 14]. Другие авторы относят к ним также огни, предписанные Международными правилами предотвращения столкновения судов в море 1972 г., принятыми III конференцией ООН по морскому праву, которые должны выставляться от захода до восхода солнца при любой погоде, а также в дневное время в условиях ограниченной видимости и при всех других обстоятельствах, когда это будет сочтено необходимым (топовый, бортовые, кормовой и др.); предписанные теми же Правилами знаки, устройства для подачи звуковых и световых сигналов, подаваемых при маневрировании судов; сигналы, маневроуказатели и предупреждения в условиях ограниченной видимости, при ситуации, когда судно лишено возможности управления, и во всех иных необходимых случаях, а также оборудование портов, используемое для сигнализации [7, с. 300; 6, с. 78].

На железнодорожном транспорте к средствам сигнализации можно отнести светофоры, семафоры, приборы обнаружения нагревания букс (ПО-

НАБы), диски, щиты, флаги, автоматические и полуавтоматические средства централизации и блокировки, автоматические локомотивные сигнализации, линии автоблокировки [10, с. 8; 4, с. 14—15; 6, с. 79].

На автомобильном транспорте средствами сигнализации можно признавать светофоры различных видов и модификаций, предназначенные для регулирования дорожного движения, а также движения городского рельсового транспорта (трамваев), сигнальные шлагбаумы, путевые и маркировочные знаки дорожного движения, щиты безопасности и другие сигнальные устройства [6, с. 79].

Средствами связи, указанными в диспозиции ч. 1 ст. 266 УК РФ, недоброкачественный ремонт которых может повлечь уголовную ответственность при наступлении последствий, предусмотренных анализируемой статьей УК РФ, следует признавать технические устройства и приспособления, конструктивно предназначенные для приема и передачи различных сообщений (телефонные, телеграфные провода, рации и радиостанции, аппаратура спутниковой связи, телексы, телетайпы, другое радиотехническое оборудование и т.п.).

Средства связи, как и средства сигнализации и пути сообщения, являются самостоятельной разновидностью предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, обладающего присущими ему признаками и имеющего самостоятельное значение в обеспечении безопасности движения транспорта и механизме квалификации недоброкачественного ремонта.

Под средствами связи следует понимать устройства, предназначенные для передачи и приема текстовой или аудиовизуальной информации и обеспечивающие безопасность движения, контроль за движением, обмен необходимыми для обеспечения безопасности движения сведениями, подачу аварийных сигналов [12, с. 592]. В процессе передачи и приема информации через средства связи должны участвовать два и более лица, причем одно лицо должно быть передающим, а другое — принимающим эту информацию.

Средствами связи на воздушном транспорте могут признаваться ведомственные телефонные, радиотелефонные и телеграфные линии, рации, радиостанции, аппаратура спутниковой связи и другое радиотехническое оборудование — автоматизированные системы управления воздушного движения, трассовые аэродромные и посадочные радиолокаторы, радиопеленгаторы и иные средства воздушной и наземной электросвязи, обеспечивающие безопасность движения воздушного транспорта в открытом небе и в районе аэропорта, у места посадки, особенно в сложных метеорологических условиях, осуществление маневра захода на посадку и контроль за движением по летному полю (см. Наставление по производству полетов в гражданской авиации СССР) [3, с. 247; 8, с. 212; 6, с. 76].

На водном и железнодорожном транспорте средствами связи являются телефонные, радиотелефонные и радиолокационные установки, рации,

радиостанции, телеграф, телекс, телетайп, аппаратура спутниковой связи и другое радиотехническое оборудование. Посредством радиосвязи на водном транспорте обеспечивается безопасность плавания, обмен корреспонденцией, подача аварийных сигналов и т.д.; на железнодорожном транспорте связь применяется для дачи указаний об установке маршрутов, открытии семафора, организации маневровых, сортировочных и грузовых работ, а также движение между соседними станциями (см. Правила технической эксплуатации судовых средств радиосвязи и радиотрансляции; Правила технической эксплуатации береговых средств радиосвязи Минречфлота РСФСР; Правила радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России № 137, Минсвязи России № 190, Госкомрыболовства России № 291 от 4 ноября 2000 г.).

Относительно закрепления в диспозиции ст. 266 УК РФ признака «иное транспортное оборудование» в теории уголовно-правовой науки существует несколько точек зрения. Ряд авторов признают его оценочным понятием, так как, по их мнению, законодатель при формулировании диспозиции исследуемой уголовно-правовой нормы, вероятно, предусмотрел его, потому что охватить все множество технических средств, обеспечивающих безопасность движения или эксплуатации транспорта, невозможно. Кроме того, техногенный процесс не консервативен, а постоянно развивается благодаря научным и технологическим изысканиям, и поэтому все виды транспорта совершенствуются и развиваются. Следствием этого являются технические изменения средств сигнализации и связи, а также иных технических систем транспорта в их количественном и (или) качественном состоянии. В будущем закономерно появление новых видов технических средств, которые будут участвовать в процессе обеспечения безопасности движения и эксплуатации транспорта. Поэтому, чтобы не вносить изменений в диспозицию уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 266 УК РФ, законодатель предусмотрел такой явно оценочный и бланкетный признак состава, как «иное транспортное оборудование».

Другие авторы, занимающиеся проблемами транспортных преступлений, предполагают, что законодатель под данным термином имел в виду совокупность вспомогательных механизмов, устройств, приборов, прямо или косвенно участвующих в процессе обеспечения безопасности движения или эксплуатации транспортных средств и не входящих ни в одну из других разновидностей предмета уголовно-правовой нормы, предусмотренной ст. 266 УК РФ [5, с. 542; 19, с. 316]. Кроме того, этот термин встречается в ряде нормативных предписаний технического характера и имеет аналогичное содержание, в частности, к нему относятся различное ремонтное оборудование и устройства, а также вспомогательные технические системы транспорта, средства обеспечения и организации движения транспорта.

На наш взгляд, на практике применимы оба подхода, и антагонистиче-

ских противоречий между ними нет, так как, действительно, с развитием научно-технического прогресса каждый год закономерно появление новых разновидностей иного транспортного оборудования, в том числе вспомогательных механизмов, устройств, приборов, прямо или косвенно участвующих в процессе обеспечения безопасности движения или эксплуатации транспортных средств, при недоброкачественном ремонте которых и наступлении в результате этого тяжкого вреда здоровью человека либо смерти одного или нескольких лиц существующие уголовно-правовые нормы, предусмотренные ст. 266 УК РФ, позволяют привлекать виновных лиц к уголовной ответственности.

Таким образом, иным транспортным оборудованием в смысле предмета уголовно-правовой охраны нормами, предусмотренными ст. 266 УК РФ, следует признавать совокупность механизмов, технических устройств и приборов, обеспечивающих безопасность функционирования транспорта, к которым на железнодорожном транспорте можно отнести тормозные башмаки, устройства и сооружения освещения путей сообщения и др.; на водном транспорте — тросы для буксирования самоходных и несамоходных судов и т.п.; на воздушном транспорте — сооружения и устройства, обеспечивающие заправку воздушных судов топливом, осуществление ремонтных работ, радиолокаторы и др.; на автомобильном транспорте — контактные провода для движения электротранспорта, тягово-сцепные устройства, тросы для буксирования, противооткатные механизмы, временные эстакады, переправы и т.п.

Завершая анализ объекта и предмета преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, можно сделать следующие выводы.

Родовым объектом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, являются интересы общественной безопасности в сфере функционирования транспорта. Соответственно, видовым объектом рассматриваемого преступления должны признаваться интересы безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Основным непосредственным объектом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ являются охраняемые уголовным законом общественные отношения или интересы в сфере безопасности движения и эксплуатации транспорта, а дополнительным непосредственным объектом — здоровье или жизнь человека или нескольких лиц.

Предметом преступления, предусмотренного ст. 266 УК РФ, является транспортное средство воздушного, водного (в том числе и маломерного), железнодорожного и автомобильного видов транспорта, а также пути сообщения (к которым можно относить и автомобильные дороги), средства сигнализации или связи и иное транспортное оборудование, которое служит для обеспечения требований безопасности в процессе эксплуатации транспорта и должно определяться в каждом случае индивидуально с учетом конкретных обстоятельств совершения общественно опасного деяния и правил применения бланкетных уголовно-правовых норм.

Литература

1. Белокобыльский, Н. Н. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта : дис. ... канд. юрид. наук. — М., 1981.
2. Борисов, Т. Правильная яма. Верховный суд выяснил вину дорожников в аварии / Т. Борисов, Н. Козлова // Российская газета — Федеральный выпуск. — 2012. — № 5769 (96). — 2 мая.
3. Бромберг, А. Л. Механическое и энергетическое оборудование аэропортов / А. Л. Бромберг [и др.]. — М., 1968.
4. Замосковцев, П. В. Квалификация транспортных преступлений органами внутренних дел / П. В. Замосковцев, А. И. Коробеев. — Хабаровск, 1988.
5. Козаченко, И. Я. Уголовное право. Особенная часть : учебник / под ред. И. Я. Козаченко, З. А. Незнамовой, Г. П. Новоселова. — М., 1997.
6. Козун, А. В. Уголовная ответственность за недоброкачественный ремонт транспортных средств и выпуск их в эксплуатацию с техническими неисправностями : дис. … канд. юрид. наук. — Омск, 2002.
7. Комментарий к Кодексу РСФСР об административных правонарушениях / под ред. И. И. Веремеенко, Н. Г. Салищевой, М. С. Студеникиной. — М., 1997.
8. Никитин, Г. А. Основы авиации / Г. А. Никитин, Е. Л. Баканов. — М., 1972.
9. Ожегов, С. И. Толковый словарь русского языка: 80000 слов и фразеологических выражений / С. И. Ожегов, Н. Ю. Шведова. — 4-е изд., доп. — М. : Азбуковник, 1999.
10. Пайлеванян, Г. Г. Ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспорта на метрополитене : дис. … канд. юрид. наук. — М., 1991.
11. Полный курс уголовного права : в 5 т. / под ред. А. И. Коробеева. — Т. IV: Преступления против общественной безопасности. — СПб. : Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2008.
12. Полный курс уголовного права: в 5 т. / под ред. А. И. Коробеева. — Т. IV: Преступления против общественной безопасности. — СПб. : Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2008.
13. Савченко, И. Е. Железнодорожные станции и узлы / И. Е. Савченко [и др.]. — М., 1973.
14. Старков, В. Г. Уголовная ответственность за нарушение правил безопасности полетов и эксплуатации воздушного транспорта : дис. … канд. юрид. наук. — Свердловск, 1975.
15. Уголовное право России. Особенная часть : учебник / под ред. Б. В. Здравомыслова. — М., 1996.
16. Уголовное право: (Часть Особенная) : учебник / под ред. И. Я. Козаченко, З. А. Незнамовой, Г. П. Новоселова. — М., 1997.
17. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: Проблемы механизма квалификации и наказания : дис. … докт. юрид. наук. — М., 1990.
18. Шепелева, А. Лестница-ловушка: неисправный траволатор стал причиной смерти женщины // Российская газета — Федеральный выпуск. — 2011. — № 285 (5661). — 19 декабря.
19. Яцеленко, Б. В. Уголовное право. Особенная часть : учебник / под ред. проф. А. И. Рарога. — М., 1996.

УДК 343.346

© Агапов П. В.
— доктор юридических наук, доцент,
профессор кафедры уголовного права,
уголовного процесса и криминалистики
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)
kafedraup212@mail.ru

© Мотин О. А.
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры уголовного права и процесса
Московского городского педагогического университета
omotin@mail.ru

Квалификация и публично-правовые основания разграничения приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения от иных составов преступлений и правонарушений

Аннотация. В статье систематизируются и рассматриваются с учетом действующих публично-правовых норм правила квалификации и разграничения приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения от иных составов преступлений и правонарушений. В результате предлагаются меры по единообразному применению на практике норм, предусмотренных ст. 267 УК РФ, а также по минимизации ущерба от транспортных преступлений.

Ключевые слова: квалификация; приведение в негодность транспортных средств; приведение в негодность путей сообщения; публично-правовые основания.

© Agapov P.
— doctor of law, associate professor, professor of the department
«Criminal law, criminal process and criminalistics»
of Law Institute Russian University of Transport

© Motin O.
— ph.d in law, associate professor of the criminal law
and procedure Moscow City Pedagogical University

The qualification and public legal grounds for distinguishing of the deterioration of vehicles or communications from other crimes and offenses

Abstract. In the article, the rules of qualification and delimitation of the deterioration of vehicles or communication from other crimes and offenses are systematized and considered taking into account the existing public law norms. As a result, measures are proposed for the uniform application in practice of the norms, provided for in Art. 267 of the Criminal Code of the Russian Federation, as well as to minimize damage from transport crimes.

Keywords: qualification; deterioration of vehicles; disrepair of communication routes; public legal grounds.

Основную сложность при квалификации приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения представляет его отграничение от преступлений, предусмотренных ст. 167 и 168 УК РФ, связанных с умышленным либо неосторожным уничтожением или повреждением чужого имущества.

Основных линий для разграничения здесь две:

1) объект посягательства (в ст. 267 УК РФ им являются интересы транспортной безопасности) и

2) ущерб, причиненный в результате преступления (по ч. 1 ст. 267 УК РФ обязательным, конструктивным признаком состава преступления является причинение крупного ущерба.

Разрушение или повреждение путей сообщения и транспортных средств, а также приведение их в негодное для эксплуатации состояние иным способом, не требуют дополнительной квалификации по ст. 167 УК РФ (умышленное уничтожение или повреждение имущества) или по ст. 168 УК РФ (уничтожение или повреждение имущества по неосторожности), так как данные последствия уже учтены законодателем в процессе криминализации рассматриваемых деяний.

Идеальная совокупность возможна лишь при повреждении путей сообщения и транспортных средств в результате хищения деталей, приборов, обеспечивающих безопасную работу транспорта, а также в тех случаях, когда, повреждая предметы посягательства, виновный действует из хулиганских побуждений, если, разумеется, своими действиями он одновременно грубо нарушает общественный порядок, выражая явное неуважение к обществу и применяя при этом оружие или предметы, используемые в качестве оружия. В первом случае действия виновного дополнительно квалифицируются по статьям о преступлениях против собственности, во втором — по ст. 213 УК РФ [8, с. 606—607].

Другими смежными составами преступлений с преступлениями, преду-

смотренными ст. 267 УК РФ, выступают деяния, уголовно-наказуемые по ст. 109, 118, 214 и 281 УК РФ. Если отграничение от преступлений, предусмотренных ст. 109 и 118 УК РФ, представляется менее сложным, то отличие при квалификации ст. 267 от ст. 214 УК РФ «Вандализм» и ст. 281 УК РФ «Диверсия» является наиболее сложным с точки зрения правоприменительной практики.

От состава вандализма, т.е. осквернения зданий или иных сооружений, порчи имущества на общественном транспорте или в иных общественных местах, состав преступления, предусмотренный ст. 267 УК РФ, отличается главным образом по признакам видового и непосредственного объектов и предмета, в качестве которого при вандализме выступает только имущество на общественном транспорте, но не транспортное оборудование, влияющее на безопасность движения.

От состава диверсии, т.е. взрыва, поджога или иных действий, направленных на разрушение или повреждение предприятий, сооружений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, средств связи, объектов жизнеобеспечения населения в целях подрыва экономической безопасности и обороноспособности Российской Федерации, состав преступления, предусмотренный ст. 267 УК РФ, отличается по объекту, в качестве которого при диверсии выступают интересы государственной власти (родовой объект), основы конституционного строя и безопасности государства (видовой объект), а также интересы экономической безопасности и (или) обороноспособности государства (непосредственный объект).

В то же время при наличии признаков посягательства именно на транспортную безопасность ст. 267 УК РФ должна конкурировать с составами вандализма и диверсии, что исключает возможность квалификации данных преступлений по совокупности в случае причинения вреда одному и тому же объекту путем воздействия на один предмет преступления.

Следующую группу вопросов при применении ст. 267 УК РФ на практике вызывает конструкция анализируемого состава преступления. Дело в том, что в настоящее время состав разрушения, повреждения или приведения иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокирования транспортных коммуникаций сформулирован законодателем как материальный, т.е. требует обязательного наступления последствий в результате совершения общественно опасного деяния, и при отсутствии таковых, исключает уголовную ответственность.

Однако в недавнем прошлом аналогичный состав преступления, предусматривавший уголовную ответственность за умышленное разрушение или повреждение путей сообщения, сооружений на них, подвижного состава или судов, средств связи или сигнализации, которое повлекло или могло повлечь крушение поезда, аварию корабля или нарушение нор-

мальной работы транспорта и связи (ст. 86 УК РСФСР 1960 г.), был сконструирован по типу формального состава и даже в некоторых случаях состава создания опасности, когда уголовная ответственность виновного наступала лишь за один факт умышленных вредительских действий на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, которые не причинили, но могли причинить существенный вред.

В связи с этим ряд правоприменителей и исследователей предлагали вернуться к ранее действовавшей редакции статьи о преступлении, связанном с разрушением, повреждением или приведением иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, а равно блокированием транспортных коммуникаций, вернув формальный по конструкции состав преступления или даже сконструировав его как состав создания опасности.

Так, И. В. Коришева исходит из того, что «конструкция состава преступления, предусмотренного ст. 267 УК РФ, как формального, в наибольшей степени соответствует характеру общественной опасности приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения, где основным непосредственным объектом выступает безопасность движения и эксплуатации транспорта» [4, с. 19—20]. На основании проведенного анализа уголовно-правового регулирования ответственности за такое общественно опасное деяние, как блокирование транспортных коммуникаций, она приходит к выводу, что по своей юридической природе оно требует регламентации в самостоятельной уголовно-правовой норме, в связи с чем необходимо сконструировать соответствующий состав преступления, а норма об административной ответственности за такие действия (ст. 20.18 КоАП РФ) при этом должна быть отменена, и предлагает следующую редакцию статей, предусматривающих ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, а также за блокирование транспортных коммуникаций:

«Статья 267. Приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения

1. Разрушение, повреждение или приведение в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, если это могло повлечь аварию, крушение, авиационный инцидент или наступление иных тяжких последствий, —

наказываются …

2. Те же деяния, повлекшие по неосторожности причинение крупного ущерба, тяжкого вреда здоровью человека, либо смерть человека, —

наказываются …

3. Деяния, предусмотренные частью первой настоящей статьи, повлекшие по неосторожности смерть двух или более лиц, —

наказываются …

Статья 267.1. Блокирование транспортных коммуникаций

1. Умышленное блокирование транспортных коммуникаций, то есть создание видимых, заметных для лиц, управляющих транспортным средством, препятствий, не связанных с совершением деяний, предусмотренных статьей 267 настоящего Кодекса, которые исключают дальнейшее движение транспортных средств хотя бы в течение некоторого времени, —

наказывается …

2. То же деяние:

а) совершенное группой лиц по предварительному сговору;

б) повлекшее по неосторожности причинение крупного ущерба, либо тяжкого вреда здоровью человека, либо смерть человека, —

наказывается …

3. Деяние, предусмотренное частью первой настоящей статьи, повлекшее по неосторожности смерть двух и более лиц, —

наказывается …» [4, с. 20—22].

Не акцентируя внимание на присутствующих в предложенных И. В. Коришевой проектах норм явных ошибках с точки зрения юридической техники формулирования уголовно-правовых запретов, отметим, что существующая редакция ч. 1 ст. 267 УК РФ вполне способна обеспечить качественную уголовно-правовую защиту интересов транспортной безопасности и в ее нынешнем виде. В то же время указание на умышленную форму вины при блокировании транспортных коммуникаций в предлагаемой И. В. Коришевой редакции ч. 1 ст. 267.1 УК РФ, на наш взгляд, необоснованно сужает сферу применения данной нормы, исключая из нее факты неосторожного блокирования транспортных коммуникаций (например, путем оставления на рельсе тормозного башмака работником железной дороги вследствие своей невнимательности или забывчивости), которые также могут повлечь за собой крушение и наступление уголовно-наказуемых последствий.

Кроме того, несмотря на не вполне совершенную, по мнению И. В. Коришевой, редакцию диспозиции ст. 267 УК РФ, она приводит данные Судебного департамента при Верховном Суде РФ, согласно которым за 2000 г. по ч. 1 ст. 267 УК РФ было осуждено 3 человека, а по совокупности с другим составом ч. 1 ст. 267 УК РФ применялась при осуждении 27 человек; в 2001 г. по ч. 1 ст. 267 УК РФ было осуждено 2 человека, а по совокупности с другими статьями она вменялась при осуждении 3 человек; в 2002 г. по ч. 1 ст. 267 УК РФ было осуждено 5 человек, по ч. 2 ст. 267 УК РФ в этот же период осужден один человек, а по совокупности с другим составом — еще 4 человека, и делает вывод, что ст. 267 УК РФ находит определенное применение на практике и не является «мертвой» нормой [4, с. 8].

Практике известны случаи возбуждения уголовных дел одновременно по ст. 267 и 293 УК РФ «Халатность». Так, например, следственным управ-

лением Следственного комитета РФ по Калужской области в сентябре 2008 г. было возбуждено уголовное дело по признакам преступлений, предусмотренных ч. 1 ст. 267 и ч. 1 ст. 293 УК РФ, когда в результате схода с железнодорожного полотна на станции «Перспективная» г. Калуги маневрового состава, перевозящего горюче-смазочные материалы, произошло возгорание четырех вагонов и был причинен ущерб в крупном размере. Данное происшествие явилось следствием ненадлежащего исполнения должностными лицами своих обязанностей вследствие недобросовестного отношения к службе при осуществлении контроля за состоянием железнодорожного полотна [2, с. 2].

Что касается судебной практики применения норм об ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения, то основные правоприменительные ошибки связаны, как правило, с неправильной оценкой фактических обстоятельств содеянного виновным и, как следствие, неправильной квалификацией деяния.

Так, приговором Тейковского городского суда от 11 ноября 2004 г. Т. осужден по ч. 1 ст. 267 УК РФ на 2 года лишения свободы на основании ст. 73 УК РФ условно с испытательным сроком на 1 год. В удовлетворении гражданского иска Ивановского участка Ярославской Дирекции по обслуживанию пассажиров к Т. было отказано. Т. признан виновным в приведении в негодность транспортных средств, т.е. в повреждении транспортного средства, повлекшем по неосторожности причинение крупного ущерба. В кассационных жалобах осужденный и его адвокат поставили вопрос об отмене приговора суда с направлением дела на новое судебное рассмотрение, оспаривали сумму ущерба и его крупный размер. В кассационном представлении государственный обвинитель просил отменить приговор суда в части отказа в удовлетворении гражданского иска, считая, что ответчиком по предъявленным исковым требованиям должен быть Т.

Проверив материалы дела, обсудив доводы кассационных жалоб и представления, судебная коллегия приговор суда отменила по следующим основаниям. Т. признан виновным в том, что 18 января 2004 г. в 11 часов 20 минут, управляя служебной автомашиной «КАМАЗ» бортовой, груженой бочкой с бардой в нарушении п. 10.1 (ч. 1) и п. 15 Правил дорожного движения РФ, игнорируя исправно работающую сигнализацию запрещающего сигнала светофора, выехал на неохраняемый железнодорожный переезд 259 км перегона Нерль-Якшинский Северной железной дороги, расположенной в Тейковском районе Ивановской области, где совершил столкновение с пригородным поездом № 6285 сообщением Иваново-Юрьев-Польский, в результате чего были повреждены вагоны № 02823706 и 02820967 и причинен крупный ущерб на сумму 473 004 руб. 38 коп. Совершенные Т. действия квалифицированы по ч. 1 ст. 267 УК РФ, как повреждение транспортного средства, повлекшего по неосторожности причинение крупного ущерба. Однако данное решение принято без учета объективной стороны (диспозиции) ст. 267 УК РФ. Деяние, предусмотренное

ст. 267 УК РФ, относится к преступлению, начальным моментом которого является разрушение, повреждение или приведение в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения и как следствие причинение тяжкого вреда здоровью человека, либо крупного ущерба. Совершенные же Т. действия заключались в нарушении им Правил дорожного движения, повлекшем причинение ущерба, образовавшегося от повреждения вагонов в результате столкновения управляемого им автомобиля с составом поезда.

Таким образом, квалификация действий Т. по ст. 267 УК РФ является ошибочной, приговор суда подлежит отмене с направлением дела на новое судебное рассмотрение, в ходе которого с учетом конкретных действий, совершенных Т., установленных и документально подтвержденных наступивших в результате этих действий последствий, необходимо дать соответствующую юридическую оценку им содеянного [7].

Но чаще всего прекращение уголовного преследования по делам о приведении в негодность транспортных средств или путей сообщения происходит из-за ненаступления общественно-опасных последствий, предусмотренных в качестве обязательного признака объективной стороны преступления, ответственность за которое предусмотрена ч. 1—3 ст. 267 УК РФ.

Так, кассационная инстанция Верховного Суда РФ, рассмотрев в январе 1997 г. дело М., осужденного в октябре 1996 г. за кражу чужого имущества — медного провода, предназначенного для контроля смены сигналов проходного светофора на железной дороге, и повреждение сооружений на путях сообщения средств сигнализации, которое могло повлечь крушение поезда и нарушение нормальной работы транспорта, угрожающее безопасности движения, приговор в части осуждения по ст. 86 УК РСФСР отменила и дело производством прекратила за отсутствием в действиях М. состава преступления.

Вина М. в совершении деяния, предусмотренного ст. 86 УК РСФСР, по делу установлена. Юридическая оценка его действий по данной статье, действовавшей на момент совершения преступления и постановления обвинительного приговора, дана правильно. Однако в связи с принятием УК РФ ответственность за приведение в негодность путей сообщения, предусмотренная ч. 1 ст. 267 УК РФ, наступает только при причинении вреда здоровью (тяжкого или средней тяжести) либо при причинении крупного ущерба. Таких последствий в данном случае не наступило, поэтому на основании ст. 10 УК РФ приговор в этой части отменен и производство по делу прекращено за отсутствием состава преступления [6].

Таким образом, в том числе из-за изменений в регламентации уголовной ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения в части установления минимально необходимого размера ущерба, признаваемого крупным и обязательного для привлечения по ч. 1 ст. 267 УК РФ, количество случаев возбуждения уголовных дел

и наказания виновных, совершивших соответствующие деяния, не повлекшие причинение тяжкого вреда здоровью человека либо смерти одного или нескольких лиц, невысоко.

Так, например, обобщение судебной практики Тульского областного суда за 2011 г. по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, связанных с приведением в негодность транспортных средств или путей сообщения, выявило, что за указанный период приговоров в отношении лиц, совершивших преступления, предусмотренные ст. 266—271 УК РФ, судами г. Тулы и Тульской области не выносилось [5].

А. Батурин и А. Трефилов указывают, что действующий уголовный закон содержит несколько составов преступлений, предусматривающих уголовную ответственность за повреждение и уничтожение чужого имущества. Так, диспозиция ч. 1 ст. 167 УК РФ предусматривает уголовную ответственность за умышленное уничтожение или повреждение чужого имущества, если эти деяния повлекли причинение значительного ущерба. Диспозиция ч. 1 ст. 267 предусматривает уголовную ответственность за разрушение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, если эти деяния повлекли по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека либо причинение крупного ущерба. И диспозиция ст. 215.2 УК РФ определяет в качестве объекта преступного посягательства объекты энергетики, электросвязи, жилищного и коммунального хозяйства или другие объекты жизнеобеспечения, не предусматривая при этом в своем простом составе никаких вредных последствий [1, с. 35—36].

Именно поэтому, по их мнению, в следственной и судебной практике нередко действия злоумышленников, направленные на хищение и разоборудование устройств железной дороги, квалифицируются по совокупности преступлений, предусмотренных ст. 158 и 215.2 УК РФ. Во многом такая практика обусловлена стремлением восполнить пробел законодательства, связанный с фактической декриминализацией указанного вида деяний, и усилить ответственность за разрушение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования. Однако подобная практика противоречит требованиям закона.

Согласно ч. 3 ст. 17 УК РФ, если преступление предусмотрено общей и специальными нормами, то совокупность преступлений отсутствует, а уголовная ответственность наступает по специальной норме. То есть применительно к квалификации действий лиц по повреждению и приведению в негодность объектов железнодорожного транспорта может быть применена только ст. 267 УК РФ. В данном случае она выступает специальной нормой, поскольку диспозиция статьи прямо предусматривает ответ-

ственность за разрушение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования. Однако ст. 267 УК РФ фактически не применяется. Случаи возбуждения уголовных дел по данной статье единичны. Многие преступные посягательства остаются безнаказанными. Кроме того, железной дороге причиняется материальный ущерб, исчисляемый миллионами рублей, возникает угроза безопасности движения. Но в подавляющем большинстве случаев при наличии признаков ст. 267 УК РФ принимаются решения об отказе в возбуждении уголовного дела [1, с. 35—36].

В качестве примера ими приводится следующий факт. 30 декабря 2004 г. пассажирский поезд «Кисловодск—Новокузнецк» на перегоне Проектная—Мереть совершил наезд на рельс, по грубейшей небрежности оставленный работниками дистанции пути непосредственно на железнодорожном пути во время работ. Рельсом повреждено четыре опоры контактной сети на одном пути и две на другом, в результате чего контактная сеть на участке оказалась обесточенной. Создалась реальная угроза наступления тяжких последствий в виде крушения поезда. По счастливой случайности, из-за того, что машинист поезда не набрал установленную на участке скорость, не случилось схода локомотива и пассажирских вагонов. В соответствии с действующим законодательством Беловской транспортной прокуратурой по этому факту в отношении работников дистанции пути принято вынужденное решение об отказе в возбуждении уголовного дела [1, с. 35—36].

В качестве выводов, которые будут способствовать минимизации преступлений рассматриваемого вида, могут быть предложены не только уголовно-правовые меры, направленные на совершенствование квалификации и применения уголовного закона, но и криминологические, и технические меры противодействия нарушениям транспортной безопасности.

Например, к одной из таких мер может быть отнесена необходимость возведения в местах пересечений автомобильных и железных дорог двухуровневых развязок [3]. Данное средство объективно является наилучшим для предупреждения нарушений требований транспортной безопасности и однозначно будет способствовать сокращению количества транспортных происшествий.

Справедливости ради укажем, что уже сейчас на реализацию указанных технических мер затрачиваются немалые средства. Так, ежегодно ОАО «Российские железные дороги» совместно с администрациями регионов возводит около десятка путепроводов, обеспечивающих разноуровневое пересечение автомобильных и железных дорог. Кроме того, железнодорожные переезды делают более безопасными для автомобилистов и пешеходов — модернизируют их, снабжая современными предупредительными и заградительными устройствами.

Литература

1. Батурин, А. Преступления против безопасности движения транспорта требуют адекватного наказания / Батурин А., Трефилов А. // Законность. — 2005. — № 9.
2. Елинский, В. И. Особенности организации расследования уголовных дел о транспортных происшествиях на железнодорожном транспорте / В. И. Елинский, П. Н. Коткин // Российский следователь. — 2010. — № 12.
3. За год на железнодорожных переездах погибли в ДТП 49 человек // http://www.zr.ru/a/400541/
4. Коришева И. В. Уголовная ответственность за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — М., 2004.
5. Обобщение судебной практики по уголовным делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта за 2011 год // http://oblsud.tula.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=1290
6. Определение Судебной коллегии по уголовным делам Верховного Суда РФ № 6кп096-30 по делу М. // Обзор судебной практики Верховного Суда РФ за первый квартал 1997 г. (по уголовным делам), утвержденный постановлением Президиума Верховного Суда РФ от 14 мая 1997 г.
7. Определение судебной коллегии по уголовным делам Ивановского областного суда от 25 января 2005 г. по делу Т. // Обзор надзорной и кассационной практики рассмотрения уголовных дел Ивановским областным судом в первом квартале 2005 г. // http://www.oblsud.ivanovo.ru/view.php?fn=content/suddoc/ sudpraktika/u2005_1
8. Полный курс уголовного права : в 5 т. / под ред. А. И. Коробеева. — Т. IV: Преступления против общественной безопасности. — СПб. : Изд-во Р. Асланова «Юридический центр Пресс», 2008.

Literature

1. Buchanan, A. Crimes against security of traffic demand adequate punishment / Buchanan A., Trefilov A. // Law-ness. — 2005. — № 9.
2. Elinsky, V. I. Features of the organization of investigation of criminal cases on transport accidents on railway transport / V. I. Elinsky, p. N. Kotkin // Russian investigator. — 2010. — № 12.3. For the year on the railway crossings killed in an accident 49 people // http://www.zr.ru/a/400541/
3. Koricheva I. V. Criminal responsibility for the enforcement of inoperable vehicles or means of communication : avtoref. dis. ... kand. the faculty of law. sciences'. — M., 2004.
4. Summary of judicial practice in criminal cases on crimes against traffic safety and transport operation for 2011 // http://oblsud.tula.sudrf.ru/modules.php?name=docum_sud&id=1290 .
5. Determination Of the judicial Board in criminal cases of the Supreme Court of the Russian Federation № 6kp096-30 in the case M. // Review of the judicial practice of the Supreme Court of the Russian Federation for the first quarter of 1997 (criminal cases), approved by the Presidium of the Supreme Court of may 14, 1997 .
6. Determination of the judicial Board on criminal cases of the Ivanovo regional court of January 25, 2005 in the case of T. // Review of Supervisory and cassation practice of criminal cases by the Ivanovo regional court in the first quarter of 2005 // http://www.oblsud.ivanovo.ru/view.php?fn=content/suddoc/sudpraktika/u2005_

1.
7. A full course of criminal law in 5 vols / ed. by A. I. Korobeev. — Vol. IV: Crimes against public safety. — SPb. : R. Aslanov's publishing house «Legal center Press», 2008.

УДК 343.346

© Шиян В. И.
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
«Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Убийства на объектах транспорта

Аннотация. На основе анализа статистических данных ФКУ «ГИАЦ МВД России» в статье содержится криминологическая характеристика современного состояния убийств на объектах транспорта. Подобная информация позволит своевременно и целенаправленно применять соответствующие меры предупреждения преступлений.

Ключевые слова: убийство, объекты транспорта, криминологическая характеристика преступности, современные тенденции, личность убийцы.

© Shiyan V.
— associate professor of the department
«Criminal law, criminal process and criminalistics»
of Law Institute Russian University of Transport

Murders on the objects of transport

Abstract. Based on the analysis of the statistical data of the PKU «GIAC of the Ministry of Internal Affairs of Russia», the article contains the criminological description of the current state of murders on the objects of transport. Such information will allow timely and purposefully apply the appropriate crime prevention measures.

Keywords: murder, the objects of transport, criminological characteristics of crime, modern trends, the identity of the killer.

В соответствии с нормами УК РФ выделяют три вида убийств: 1) простое (ч. 1 ст. 105 УК РФ); 2) квалифицированное (ч. 2 ст. 105 УК РФ); 3) привилегированное (ст. 106— 108 УК РФ). В официальной статистической отчетности ФКУ «ГИАЦ МВД России» абсолютные и относительные значения указанных преступных деяний включают сведения не только об оконченных составах убийств, но и покушениях на убийство.

Традиционно убийства занимают незначительную долю в структуре всей преступности. За последние пять лет этот показатель не превысил 0,6%. В целом по России с 2001 г. отмечается последовательное снижение

числа зарегистрированных убийств и лиц, их совершивших. Если в 2010 г. органами официальной статистики было учтено 15563 убийств, то в 2017 г. — 9738. В среднем по России выявляется 19 тыс. лиц совершивших убийство. Раскрываемость убийств, в том числе и на объектах транспорта, составляет 90—93%.

В отличие от общероссийских показателей доля убийств в структуре всех зарегистрированных преступлений на объектах транспорта более низкая и в среднем достигает 0,07%. Это приблизительно 29 убийств в год. Динамике данного вида преступлений присущ волнообразный характер. Рост убийств на объектах транспорта был отмечен в 2014 г. (+15,2%) и 2016 г. (+8,7%). В 2017 г. абсолютный показатель убийств по отношению к 2016 г. снизился на 32% и составил 17 преступлений (табл. 1).

Таблица 1

Динамика количества убийств на объектах транспорта Российской Федерации (2012—2017)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Убийство	39	33	38	23	25	17
Снижение/прирост в%	-25	-15,4	+15,2	-39,5	+8,7	-32,0

Показатели, представленные в табл. 1, свидетельствуют, что в 2017 г. количество убийств на объектах транспорта по сравнению с 2012 г. сократилось более чем в два раза.

Сравнение динамики регистрируемой преступности на объектах транспорта и в целом по стране за последние шесть лет позволяет говорить о том, что темпы снижения убийств на объектах транспорта гораздо выше (табл. 2).

Таблица 2

Динамика убийств на объектах транспорта Российской Федерации и в целом по стране (2012 и 2017 гг.)

		2012	2017	Прирост/снижение к 2012 г.
Российская Федерация	Убийство	13 265	9738	-27%
Объекты транспорта		39	17	-56%

Результаты анализа официальной статистики приводят к выводу, что традиционно наибольшее количество убийств регистрируется на территории оперативного обслуживания УТ МВД России по Центральному фе-

деральному округу (табл. 3).

Таблица 3

Количество зарегистрированных и предварительно расследованных преступлений на объектах транспорта в 2017 г.

	Количество убийств, зарегистрированных в 2016 г. (всего)	Темпы прироста (снижения) к АППГ (в%)	Количество убийств, зарегистрированных в 2017 г. (всего)	Темпы прироста (снижения) к АППГ (в%)
Восточно-Сибирское ЛУ МВД России	2	0	0	0
Забайкальское ЛУ МВД России	2	+100,0	0	0
УТ МВД по Центральному федеральному округу	4	0	5	+25,0
УТ МВД России по Северо-Западному федеральному округу	2	-33,3	4	+100,0
УТ МВД России по Южному федеральному округу	1	-50,0	0	0
УТ МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу	1	0	0	0
УТ МВД России по Приволжскому федеральному округу	3	-50,0	1	-66,7
УТ МВД России по Уральскому федеральному округу	4	0	3	-25,0
УТ МВД России по Сибирскому федеральному округу	0	-100,0	2	
УТ МВД России по Дальневосточному федеральному округу	6	+500	2	-66,7

Подобное обстоятельство объясняется прежде всего тем, что Центральный федеральный округ (ЦФО) в общероссийском пространстве занимает особое место, поскольку протяженности путей сообщения наиболее масштабная. Так, на территории округа: 70 крупных железнодорожных транспортных узлов, 28 аэродромов и аэропортов, не считая «Внуково», «Домодедово» и «Шереметьево», которые находятся в прямом подчинении Росавиации.

По территории округа проходят: международные транспортные кори-

доры: «Транссиб» — от границы с Белоруссией через Смоленск — Москву — Нижний Новгород до Владивостока; «Север-Юг» и панъевропейский коридор № 9.

Эксплуатационная длина железнодорожных путей общего пользования составляет свыше 17 011 км [http://cfo.gov.ru/ (дата обращения: 20 декабря 2017 г.)].

Кроме того, ЦФО характеризуется самой высокой плотностью проживающего в нем населения (на 1 января 2016 г.) — 60,1 человека на 1 кв. км, со значительным преобладанием городского населения (32 055,9 тыс. чел.) над сельским (70 48,4 тыс. чел.) [8, с. 16], многочисленным миграционным потоком [3] и др. Все это несомненно накладывает отпечаток на криминогенную обстановку в ЦФО [2, с. 69].

Результаты анализа статистической отчетности по итогам 2017 г. позволяют представить следующий обобщенный криминологический портрет личности преступников, совершающих убийства на объектах транспорта. В основном это граждане Российской Федерации (90,9%) мужского пола (86,4%), относящиеся к возрастной группе 30—49 лет (50,%) и 25—29 лет (27,3%), имеющие среднее профессиональное образование (40,9%), совершившие преступление единолично, ранее судимые (36,4%).

Следует отметить, что 23% лиц совершили убийство на объектах транспорта в группе. В 13,6% случаев убийства совершались при участии несовершеннолетних. Наиболее распространенная форма соучастия — группа лиц по предварительному сговору.

В числе основных факторов убийств, в том числе и на объектах транспорта следует назвать алкоголизм, который приводит к деградации личности, делает ее готовой к совершению преступления. Согласно официальным статистическим данным 59,1% убийц в момент совершения преступления находились в состоянии алкогольного опьянения.

В многочисленных научных трудах неоднократно акцентировалось внимание на существенной роли пьянства в этиологии убийств. Разрушительное влияние алкоголизма принадлежит к разряду тех факторов преступности, которые еще в дореволюционный период были изучены наиболее основательно и полно. В частности, Н. И. Григорьев в своем обстоятельном научном труде «Алкоголизм и преступления в г. С.-Петербург» [5, с. 189—200] приводит на 12 страницах внушительный список литературы по вопросу влияния алкоголизма на преступность. Ученые того времени единогласно признавали тесную, этиологическую связь между алкоголизмом и различными видами преступности. «Алкоголизм и преступление — это два явления общественной жизни, находящиеся в тесной связи друг с другом. Опыт большинства стран показывает, что от 50% до 60% преступлений совершается под влиянием спиртного отравления, и спирт, быть может, больше способствует развитию преступных деяний человека, нежели невежество и нищета» [6, с. 354].

Результаты многолетних исследований личности преступников позво-

ляет констатировать, что убийцам свойственны дефектность социальной идентификации, импульсивная агрессивность, инфантилизм, эгоцентризм, ригидность, застреваемость на отрицательно окрашенных переживаниях. Кроме того, им присущи низкий уровень правовой культуры и правовой нигилизм. В связи с этим говорить о существенном влиянии на их поведение нравственных и правовых норм не приходится. В результате, насилие является единственным средством разрешения конфликтных ситуаций.

По справедливому замечанию О. Р. Афанасьевой и М. В. Гончаровой, «Насилие свойственно чаще малообразованным, недостаточно развитым и некультурным людям. У них слабее критическое отношение к собственному поведению, у́же кругозор, примитивнее и грубее потребности и интересы, они менее сдержанны в своих стремлениях и желаниях, среди них распространен культ грубой физической силы. Более 60% из них имеют различные психические аномалии» [1, с. 45].

Действительно, результаты проведенного исследования показывают, что среди убийц доминируют лица со следующими аномалиями психики: психопатия, органическое поражение головного мозга, алкоголизм, остаточные явления черепно-мозговых травм, олигофрения и наркомания.

Так, результаты анализа заключений судебно-психиатрических экспертиз показали, что психопатические личности тревожны, подозрительны, злопамятны, мстительны. Они не выносят противоречий, нетерпимы к чужому мнению. Переоценка своей значимости способствует возникновению склонности ко лжи, фантазированию, хвастовству, театральности в эмоциональных проявлениях. При убийстве имеют место проявления садизма.

Олигофренам свойственны следующие акцентуации: демонстративность, экзальтированность, эмотивность, застревание. Олигофрены лживы, изворотливы, стараются вызвать к себе сочувствие, предстать в более выгодном свете, без видимых причин начинают плакать; эмоционально неустойчивы. В числе особенностей поведения олигофренов следует назвать: дисфорию, повышенную раздражительность, внушаемость, аффективную возбудимость со склонностью к агрессии, высокий уровень тревожности, страх контактов, стремление к уединению, повышенную ранимость, склонность к наибольшей выраженности агрессивных способов поведения при самозащитных реакциях и др.

В современной психиатрической литературе отмечается повышенная криминогенность параноидного, шизоидного, эмоционально неустойчивого, истероидного и особенно диссоциального (имеющего сходство с антисоциальной психопатией) расстройства личности [7, с. 41]. Указанные аномалии провоцируют раздражительность, агрессивность и жестокость. Еще в 1930-е гг. известный психиатр П. Б. Ганнушкин отмечал криминогенность конституционно-возбудимых психопатов («совершенно не считающихся с требованиями закона»), шизоидов («способных к чрезвычай-

ной жестокости»), параноиков (которые «ни перед чем не останавливаются»); близких к ним фанатиков (железная воля которых делает их «опасными для общества»); эпилептоидов (у которых «по ничтожному поводу развиваются бурные вспышки гнева, ведущие к опасным насильственным действиям»); истерических психопатов (которые «лучше всего себя чувствуют в атмосфере скандалов, сплетен и дрязг»); неустойчивых («их несчастье — наркотические средства, особенно вино, под влиянием которого они делаются неузнаваемыми») и антисоциальных психопатов [4].

Необходимо отметить, что наличие психических аномалий само по себе не предполагает неизбежности совершения преступления, но наряду с другими негативными факторами представляет собой его большую вероятность. Следовательно, можно говорить только о возможности совершения преступления лицами с такими отклонениями. Негативное влияние указанных аномалий на развитие и поведение личности может быть скорректировано под воздействием воспитания социальной среды, лечения и мер индивидуальной профилактики.

Литература

1. Афанасьева, О. Р. Криминологический портрет личности преступника / О. Р. Афанасьева, М. В. Гончарова // Вестник московского государственного областного университета. Серия: Юриспруденция. — 2016. — № 3. — С. 45.
2. Борисов, А. В. Уголовно-правовая политика государства в сфере обеспечения транспортной безопасности // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. — 2017. — № 3 (17).
3. В 2016 г. миграционный прирост в ЦФО составил +176283 чел., при среднероссийском показателе — +261948 чел. См.: Общие итоги миграции населения в 2016 году // http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg_sub16. pdf (дата обращения: 20 апреля 2017 г.).
4. Ганнушкин, П. Б. Клиника психопатий, их статистика, динамика, систематика. — Н. Новгород,, 2000.
5. Григорьев, Н. И. Алкоголизм и преступления в г. С.-Петербург. — СПб., 1900.
6. Диомидов, И. М. Алкоголизм, как фактор преступности несовершеннолетних : сб. статей / под ред. М. Н. Гернета. — М. : Книгоиздательство «В. И. Знаменский и К°», 1912.
7. Назаренко, Г. В. Невменяемость: уголовно-релевантные психические состояния. — СПб., 2002.
8. Регионы России. Основные характеристики субъектов Российской Федерации. 2016 : стат. сб. — М., 2016.

Literature

1. Afanasieva, O. R. Criminological portrait of the criminal's personality / O. R. Afanasieva, M. V. Goncharova // Bulletin of the Moscow state University. Series: Jurisprudence. — 2016. — № 3. — P. 45.
2. Borisov, A. V. Criminal law policy of the state in the field of transport security / / investigation of crimes: problems and solutions. — 2017. — № 3 (17).
3. In 2016, migration growth in the Central Federal district was +176283 people, with the average Russian indicator — +261948 people. See: General results of population migration in 2016 // http://www.gks.ru/free_doc/doc_2016/region/reg_sub16 Oh? pdf (accessed 20 April 2017).

4. Gannushkin, P. B. Clinic of psychopathies, their statistics, dynamics, systematics. — N. Novgorod, 2000.
5. Grigoriev, N. I. Alcoholism and crime in St. Petersburg. — SPb., 1900.
6. Diomidov, I. M. Alcohol as a factor in juvenile crime : collection of articles / under the editorship of M. N. Garnet. — M. : Publishing house «V. I. Bannerssky & Co.» 1912.
7. Nazarenko, G. V. Insanity: criminally relevant mental States. — SPb., 2002.
8. Region of Russia. The main characteristics of the subjects of the Russian Federation. 2016: stat. sb. — M., 2016.

УДК 343.341.1/.342.3

© Суденко В. Е.
— доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Наркомания и наркотизм в России и их влияние на транспортную безопасность

Аннотация. Рассматриваются проблемные вопросы борьбы с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов. Определяются причины широкого распространения наркотиков среди населения, а также факторы, способствующие превращению страны, с одной стороны, в транзитные пути перемещения наркотиков из районов Средней Азии в Европу с использованием, прежде всего железнодорожного и автомобильного транспорта, а с другой — в место сбыта указанных веществ среди российского населения. Приводятся международные документы — Конвенции, соглашения, посвященные проблемам борьбы с распространением наркотиков и других одурманивающих веществ.

Ключевые слова: наркомания; наркотизм; конвенции; наркотические средства; психотропные вещества; прекурсоры; аналоги; транспортные средства; наркобизнес.

© Sudenko V.
— associate professor of the department «Criminal law, criminal process and criminalistics» of Law Institute Russian University of Transport

Drug addiction and drug addiction in Russia and their impact on transport security

Abstract. The problematic issues of combating illicit trafficking in narcotic drugs, psychotropic substances and their analogues are considered. The reasons for the widespread distribution of drugs among the population, as well as the factors contributing to the transformation of the country, on the one hand, into transit routes for the movement of drugs from Central Asia to Europe, using primarily rail transport, and on the other, to the place of sale of these substances among the Russian population. The international documents — conventions, agreements concerning problems of fight against distribution of drugs and other stupefying substances are resulted.

Keywords: drug addiction; drug addiction; conventions; narcotic drugs; psychotropic substances; precursors; analogues; vehicles; drug business.

На современном этапе коренных изменений в социально-экономической жизни нашего государства проводились и проводятся преобразования во всех областях общественной жизни. Проводимые реформы практически всех отраслей российского права привели к тому, что сложилась совершенно новая ситуация в области права и правовых отношений. В связи с этим можно отметить, что происходит ориентация на усиление роли правового закона и расширение области его действия, сменяются отжившие приемы правового регулирования общественных отношений с сохранением тех правовых институтов и положений, которые подтвердили свою эффективность в борьбе с преступностью вообще и с отдельными видами преступлений в частности. Однако обновление нормативно-правового материала не только обострило существующие проблемы согласования нормативных предписаний различных отраслей права, но и породило новую опасность — возможность утраты отдельных достижений прежнего законодательства. Это стало возможным вследствие ненадлежащего взаимодействия между различными министерствами и ведомствами, разрабатывающими и принимающими те или иные нормативные акты, имеющие отношение к деятельности других ведомств.

Резкое осложнение криминогенной обстановки, значительное увеличение количества совершаемых преступлений в стране потребовали перейти к решению насущной потребности в укреплении правовой базы, направленной на защиту человека от преступных посягательств, к разработке новых методик уголовно-правовой борьбы с преступлениями.

Среди современных научных направлений по проблемам борьбы с преступностью, в том числе на объектах транспортной инфраструктуры, на первый план выступает разработка наиболее востребованных теоретических положений науки уголовного права, в том числе исследование характеристики деяний, связанных с незаконным оборотом наркотиков, посягающих на здоровье людей, с точки зрения уголовного права, выявление имеющихся проблем и определение путей их решения.

Известно, что одной из главнейших задач национального уголовного законодательства является задача охраны прав человека и гражданина, в число которых входит право каждого человека на здоровый образ жизни. В связи с этим важнейшей среди самых животрепещущих проблем уголовно-правовой теории является проблема уголовной ответственности за преступные посягательства на здоровье населения, которые посягают не только на нормальное физическое и психическое развитие отдельного человека, но наносят громадный ущерб населению и государству вообще. Одними из таких преступлений являются преступные деяния, предметом которых выступают наркотические средства, психотропные вещества или их аналоги.

Противоправный оборот наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов является одним из наиболее распространенных среди других преступлений международного характера, поскольку совершаются они, как правило, на территории нескольких государств — производятся в одном государстве, перемещаются через территорию других государства и реализуются среди населения третьих государств.

Преступления, связанные с противозаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов относятся к наиболее опасной составной части организованной преступности, и в настоящее время приобрели важнейшее политическое, социальное и экономическое значение. Наркомания и наркотизм — это миллионы загубленных жизней, десятки, а то и сотни тысяч преступлений, так или иначе сопряженных с наркоманией, связанных с реализацией, изготовлением, приобретением, переработкой, хищением наркотиков, психотропных веществ и их аналогов. Необходимо отметить, что в настоящее время резко обозначились международные связи российской наркомафии.

Широкое распространение этой социальной болезни во всем мире стимулируется тем, что бизнес, связанный с незаконным оборотом наркотиков и психотропных веществ (наркобизнес), является наиболее высокодоходным, приносящим баснословные барыши наркодельцам. При этом обществу, правоохранительной системе противостоят владеющие огромными денежными и иными материальными средствами, тщательно законспирированные, нередко крышуемые высокостоящими чиновниками государственных, в том числе правоохранительных органов, глубоко законспирированные криминальные сообщества, с четко определенной иерархией, распределением функций, сфер влияния и т.п.

Сказанное диктует необходимость активизации теоретических исследований по всем направлениям уголовно-правовой науки. Структурным элементом борьбы с преступлениями является уголовно-правовая характеристика преступлений, решение вопроса о которой продолжает оставаться, безусловно, актуальной в теории уголовного права. В юридической литературе имеется довольно подробный анализ развития учения об уголовно-правовой характеристике преступлений против здоровья населения, в том числе в сфере незаконного оборота наркотиков и психотропных веществ. В этой области значительную работу провели Л. Н. Анисимов, Ю. Н. Аргунова, Г. А. Ахмедов, А. А. Габиани, Я. Б. Гамзатов, Г. М. Миньковский, С. И. Никулин, М. Л. Прохорова и др.

Незаконные операции по обороту наркотических средств и психотропных веществ относятся к самым распространенным среди других международных уголовных преступлений. Неоднократные попытки различных государств вести борьбу с этими преступлениями в одиночку заканчиваются полным провалом, в результате чего уже с конца XIX столетия наркомания как эпидемия начала шествие по земному шару.

Первая международная организация по борьбе с наркоманией была со-

здана в 1909 г., получив название Шанхайской комиссии, в функции которой входила координация сотрудничества государств в борьбе с незаконным оборотом наркотиков. С этого времени незаконные операции с наркотическими средствами стали квалифицироваться как международные уголовные преступления.

В настоящее время борьбе с незаконным оборотом наркотиков и психотропных веществ международное сообщество продолжает уделять огромное внимание. С этой целью при ООН созданы и действуют организации, специализирующиеся на борьбе с подобными преступлениями, в том числе:

— Комиссия ООН по наркотическим средствам, в функции которой входит определение политики международного сообщества по международному контролю за оборотом наркотиков;

— Отдел ООН по наркотическим средствам в Вене, который является секретариатом для Комиссии ООН по наркотическим средствам, и подкрепляющий политическую волю правительств посредством предоставления соответствующей информации и оказанию помощи специалистами;

— Международный совет по контролю за наркотическими средствами (МСКН), члены которого осуществляют наблюдение за соблюдением международных договоров по контролю за наркотиками и психотропными веществами, и представляет ежегодный доклад об этом;

— Фонд ООН по борьбе со злоупотреблениями наркотическими средствами (ЮНФДАК). Этот фонд оказывает помощь государствам в деле планирования и выполнения имеющихся программ контроля над оборотом наркотиков и реабилитацией наркоманов;

— Программа ООН по контролю за наркотическими средствами.

Повышенное внимание к контролю за оборотом наркотических веществ и психотропных средств далеко не случайно, поскольку общественная опасность указанных преступлений растет постоянно и неуклонно. К объектам их преступного посягательства относятся не только здоровье людей, но и, что тоже немаловажно, отношения между государствами в сфере международных отношений. Помимо этого, причиняется огромный ущерб фармацевтической и другим отраслям национальной экономики государств. Такие преступления негативно влияют на отношения с государствами, попустительствующими правонарушениям в этой сфере и не выполняющими взятых на себя международных обязательств. В перечень подобных государств входит Афганистан, где после вторжения американцев и воинских армейских частей ряда стран Запада не только не пресекаются, но нередко поощряются посевы опийного мака, получение опия-сырца и его переработка. За время пребывания в этой стране западных воинских подразделений производство опия-сырца выросло в разы.

Ценность наркобизнеса для международных уголовных преступников и преступных сообществ в том, что он приносит международным преступникам огромные, баснословные доходы. До 275% чистой прибыли прино-

сит незаконный оборот наркотиков в США, а его общих доход только у одной американской мафии превышает 1,5 млрд долл. Но самое опасное заключается в том, что в настоящее время во многих странах дельцы от наркобизнеса все активнее вмешиваются в политическую жизнь государств.

Известны факты, когда главы наркобизнеса в той или иной стране предлагают высшим должностным лицам легализовать производство наркотических средств или вернуть в страну полученные от незаконного оборота наркотиков деньги с условием, что власти не будут привлекать «наркокоролей» к уголовной ответственности. Подобное случилось в Колумбии, где местные «короли» наркобизнеса предлагали Президенту страны Бетанкуру отменить его указ о выдаче этих лиц Соединенным Штатам Америки, а «наркокороли» в благодарность за это прекратят заниматься контрабандой наркотиков, переведут в Колумбию все денежные вклады из-за границы. При этом они объявили, что возвращенные в страну деньги смогут погасить все внешние долги Колумбии, которые составляли 11 млрд долл.

Проблема распространения наркомании и наркотизма имеет особую опасность и для нашей страны. Социальные и правовые явления в России приобретают все большие масштабы, перерастая в серьезные социальные факторы, отрицательно влияющие на дальнейшее развитие российского общества. Число лиц, употребляющих наркотические средства, резко увеличилось в последние годы, что привело к росту количества преступлений, так или иначе связанных с наркотиками. Быстрое увеличение спроса на наркотики повлекло за собой значительное повышение на них цены и далее получение преступным путем огромных прибылей. Это создало благоприятную обстановку для появления преступных сообществ, незаконный оборот наркотических средств для которых стал основным средством получения огромнейших доходов. В операции по незаконному обороту наркотических средств включается международная наркомафия, тесно смыкающаяся с российскими организованными преступными группами и преступными сообществами.

Назовем условия, привлекающие дельцов наркобизнеса в Россию и бывшие республики СССР:

— «прозрачность» границ между многими странами СНГ, выгодное и относительно безопасное географическое положение для транспортировки наркотиков на Запад;

— множество подготовленных специалистов в области фармакологии и химии, система НИИ и лабораторий, имеющих современное оборудование, пригодное для изготовления синтетических наркотических средств;

— упущения в законодательной базе, недостаточный опыт правоохранительных органов, специализирующихся на борьбе с противоправным оборотом наркотиков.

Российская Федерация и страны СНГ являются не только рынком сбыта

наркотиков, но и источником дешевых синтетических наркотических средств для поставки их в страны Западной Европы и США и нередко местом отмывания денег, полученных в результате незаконного наркооборота.

Социально-политическая, экономическая обстановка у нас в стране, а также в странах СНГ, сложный морально-психологический климат в обществе, упущения в идеологии, воспитании, изменение социальных ориентиров, резкое расслоение слоев населения по уровню доходов активно способствуют формированию устойчивого, большого рынка потребителей наркотиков, а также приобщению потерявших работу людей к торговле наркотиками. Сначала это происходит, чтобы хоть как-то обеспечить нормальный уровень жизни своей семьи, а потом, с получением весьма неплохих дивидендов от наркооборота, это перерастает в постоянное занятие с поиском источников наркотиков и расширением круга их потребителей. Осторожные экспертные оценки говорят о потреблении наркотиков около 6 млн жителей России и стран СНГ, и это при очень высочайшей латентности данного явления. Особенно быстрыми темпами растет потребление наркотиков среди молодежи.

В стране в 2017 г. выявлено 208,7 тыс. преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотических средств, что на 3,7% больше предыдущего года. Сотрудниками органов внутренних дел выявлено 199,3 тыс. преступлений данной категории. Только за январь 2018 г. сотрудниками органов внутренних дел выявлено свыше 16 тыс. фактов незаконного оборота наркотических средств.

На объектах транспортной инфраструктуры в истекшем году правоохранительными органами зарегистрировано 10 821 преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков, предварительно расследовано 7272 преступлений, по которым привлечено к уголовной ответственности 6635 человек.

Предпосылками возникновения и функционирования организованных преступных групп и сообществ с укрепившимися межрегиональными и международными связями и занимающихся наркобизнесом, стали современное социально-экономическое и политическое состояние общества, растущая миграция населения, наличие мощных источников для незаконного производства наркотических средств, но главное — огромные доходы от их незаконного оборота. Представители международного наркобизнеса проникают в Россию и страны СНГ, устанавливая тесные связи с отечественной организованной преступностью, не только занимающейся незаконным оборотом наркотиков, но и другими видами преступлений.

Наша страна попала в сферу пристального внимания международного наркобизнеса потому, что доморощенные дельцы от наркомафии налаживают контакты с международными преступными группировками, занимающимися контрабандой наркотических средств. Относительно длительное время функционирует транспортный коридор по поставкам наркоти-

ков: Афганистан — Таджикистан — Россия и далее Европа. Преступники используют для транспортировки наркотиков самые различные виды транспорта, в том числе железнодорожный, автомобильный, авиационный, водный. При этом в России остается значительная часть транспортируемых таким путем наркотиков. Наркотизм распространяется по городам и рабочим поселкам, селам и деревням. Занимаются сбытом наркотических средств иностранные студенты, иностранцы-нелегалы, азербайджанцы, китайцы, вьетнамцы, таджики, узбеки, цыгане, а также граждане нашей страны.

В своей преступной деятельности крупные торговцы наркотическими средствами проявляют фантастическую изобретательность и предприимчивость, что делает борьбу с этими видами преступлений исключительно сложной и трудоемкой. Особенно сложно выявлять организованные преступные группы и сообщества, созданные по этническому признаку, когда между ними существует круговая порука, круговая ответственность, родственные отношения.

Опыт правоохранительных органов Российской Федерации, а также данные Интерпола свидетельствуют, что в качестве тайников для перевозки наркотических средств преступники используют чемоданы с двойным дном, портфели, бумажники, тюбики из-под зубной пасты, плоды бахчевых культур (в которые помещают наркотики), замысловатые женские прически и т.п. Нередко наркотики помещают в продукты питания — пироги, консервы, банки с медом.

В последние годы таможенные органы России совместно с органами ФСБ России, подразделениями бывшей ФСКН России (ныне упраздненной) и подразделениями системы МВД России «вылавливали» перевозчиков, которые глотали наркотики, помещенные в пакетики из полиэтилена, и, таким образом, перевозили их через границы. Кокаин перевозят граждане Нигерии, Ганы, Украины, Испании; китайцы везут эфедрин. В странах Ближнего Востока отмечены факты, когда наркотики герметически закрывали и давали проглотить верблюдам [1].

По мере распространения наркомании в мире происходит процесс по совершенствованию и сближению национального и международного законодательства по борьбе с этими преступлениями, в том числе соглашения между государствами, принятие национальных мер правового (административного, уголовного, уголовно-процессуального) и медицинского характера.

Первая в истории Гаагская конвенция 1912 г. была принята международным договором по борьбе с незаконным оборотом наркотиков и закрепила следующие важные положения:

— производство и распределение сырого опиума должно быть подконтрольно праву;

— потребление опиума путем курения необходимо искоренять;

— производство, продажа, использование наркотиков должен ограни-

чивать закон только исключительно в медицинских целях.

В последующие годы были приняты и другие международно-правовые акты по борьбе с незаконным оборотом наркотиков, например, Конвенция о запрещении незаконной торговли наркотическими средствами 1936 г.

В 1961 г. для унификации многочисленных международно-правовых норм принята Единая конвенция о наркотических средствах, которая заменила все ранее действовавшие договоры в этой области, кроме Конвенции 1936 г. К Единой конвенции присоединились более 100 государств, в том числе Россия. Неприсоединившиеся к Единой конвенции государства руководствуются восемью ранее действовавшими в этой области документами. Но орган контроля остается единым для всех — Международный комитет по контролю над наркотиками, созданный в рамках Единой конвенции 1961 г.

Статья 36 Единой конвенции перечисляет 18 деяний, наказываемых в уголовном порядке: выращивание, изготовление, производство, извлечение из наркосодержащих растений, хранение, предложение с коммерческими целями, покупка, распределение, продажа, доставка, маклерство, отправка, транзитная переотправка, перевоз, вывоз и ввоз наркотиков, что осуществлено в нарушение норм Единой конвенции. Конвенция дает толкование культивирования, приготовления, ввоза, вывоза и других деяний, перечисленных в ней. Перечень запрещенных деяний не исчерпывающий, государства в своем национальном законодательстве могут признать преступными иные деяния, например, потребление наркотиков. Указанные деяния условно подразделяются:

а) на незаконные операции, связанные с производством наркотических средств;

б) незаконную куплю-продажу наркотических средств;

в) незаконную транспортировку наркотических средств.

Специалистам в исследуемой области в настоящее время известно более 500 видов наркотических средств, производимых из растений, содержащих наркотик: опийного мака, наркосодержащей конопли, коки и др.

Наркологические свойства присущи и психотропным веществам, вызывающим либо депрессию у человека, либо так называемый «кайф» (удовлетворение, эйфорию, возбуждение, галлюцинации). Как правило, психотропные вещества относятся к искусственно созданным медицинским препаратам, а именно к лекарственным веществам, довольно сильно влияющим на психические функции человека.

В целях борьбы с незаконным производством и распространением психотропных веществ в 1971 г. международное сообщество приняло Конвенцию о психотропных веществах, которая направлена на регламентацию мер по контролю за их производством и распространением, и приводит примерный их перечень. Кроме того, Конвенция устанавливает, что преступность и наказуемость незаконного оборота психотропных веществ отнесена на усмотрение того или иного государства.

Конвенции 1961 и 1971 гг. предписывают государствам-участникам, чтобы все умышленные и серьезные незаконные операции с наркотиками и психотропными веществами предусматривали наказания в виде тюремного заключения или иные виды наказаний, связанных с лишением свободы, что предусмотрено ст. 36 Единой конвенции 1961 г. и ст. 22 Конвенции 1971 г.

Некоторые государства, например, Иран, Малайзия, Пакистан и другие (всего 12 стран), за употребление и распространение наркотиков установили и применяют смертную казнь.

Единая конвенция 1961 г. и Конвенция 1971 г. предусматривают территориальный принцип наказания лиц, виновных в незаконном обороте наркотиков, т.е. по законам государства, на территории которого совершены такие преступления. Уголовная ответственность может быть и по месту задержания преступников в случае недопустимости их выдачи.

Международно-правовые нормы, предусматривающие ответственность за незаконный оборот наркотиков, имеются и в других отраслях международного права, например, в Конвенции ООН по морскому праву. Так, в соответствии со ст. 108 этой Конвенции все государства должны сотрудничать в деле пресечения незаконной торговли наркотическими средствами и психотропными веществами, которая осуществляется морскими и речными судами в открытом море в нарушение международных правил.

В 1988 г. в Вене была принята Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ, которая не только не отменяет действие Единой конвенции 1961 г. и Конвенции 1971 г., но содержит ссылки на некоторые положения, содержащиеся в них. В соответствие со ст. 3 Конвенции 1988 г. к числу преступлений относятся следующие действия: изготовление, производство, извлечение, продажа, иное распространение, поставка на любых условиях, переправка, перевозка, импорт, экспорт, выращивание опийного мака, кокаинового листа, растений каннабиса для противоправного производства наркотиков. В уголовном порядке наказываются публичные подстрекательства и стимулирование других лиц к совершению подобных действий, а также преступный сговор для целей их совершения.

Венская конвенция 1988 г. рекомендует государствам применять к лицам, виновным в незаконном обороте наркотиков, помимо лишения свободы штрафы и конфискацию имущества. Пункт 4 ст. 3 данной Конвенции зафиксировал возможность применения к виновным в незаконном обороте наркотиков таких мер, как их излечение, перевоспитание, восстановление трудоспособности, социальная реинтеграция[1]. В этой же статье пере-

[1] Из шести статей УК РФ, предусматривавших ответственность за незаконный оборот наркотических средств и психотропных веществ и содержащих 16 частей, лишь по четырем из них предусматривалась конфискация имущества как дополнительное наказание, а по двум этот вид допол-

числяются такие обстоятельства, которые отягощают вину, в том числе совершение наркопреступлений организованной группой, с применением оружия, использованием насилия, а также случаи вовлечения в преступную деятельность несовершеннолетних и предыдущие судимости (особенно за аналогичное преступление).

Конвенция указывает на то, что в необходимых случаях государства предусматривают более длительные сроки давности наказаний за преступления, связанные с незаконным оборотом наркотиков. Статья 6 Конвенции, называемая «Выдача», детально регламентирует взаимную правовую помощь по расследованию и судебному рассмотрению уголовных дел по незаконному обороту наркотиков.

В заключение хотелось бы отметить следующее. УК РФ содержит ряд статей, предусматривающих уголовную ответственность за незаконный оборот наркотиков в виде их употребления. Однако только в ст. 264 УК РФ — нахождение в состоянии алкогольного или наркотического опьянения виновного лица — является квалифицирующим и особо квалифицирующим признаком по ч. 2, 4 и 6 указанной статьи, что влечет более строгое наказание для такого лица. По нашему мнению, повышение характера и степени общественной опасности деяния, совершенного лицом, находящимся в состоянии алкогольного или иного, в том числе наркотического, опьянения вполне оправдано. Вызывает лишь вопрос применение данного квалифицирующего признака только к лицу, управляющему или эксплуатирующему механическое транспортное средство, но не к другим транспортным средствам [2, 3]. Подобное возможно и со стороны машиниста электровоза, электрички, пилота, капитана водного судна и т.д., когда происшествие возникло по вине этих лиц, находящихся в состоянии алкогольного или наркотического опьянения. Последствия же аварии, катастрофы и т.п. будут намного тяжелее и серьезнее, чем при аварии, скажем, автомобиля, за рулем которого находилось лицо в состоянии опьянения. Думается, что подобные квалифицирующие признаки следует включить и в другие статьи УК РФ, предусматривающие ответственность за транспортные преступления. Однако это тема уже отдельного исследования.

Таковы краткие рассуждения о проблемных вопросах борьбы с незаконным оборотом наркотических средств, психотропных веществ и их аналогов.

Литература

1. Родионов, К. С. Интерпол: вчера, сегодня, завтра. — 4-е изд. — М., 2000.

нительного наказания был обязателен. Однако 12 декабря 2003 г. этот вид наказания был отменен, что, конечно же, не способствует эффективной борьбе с преступлениями по незаконному обороту наркотических средств и психотропных веществ и не подрывает экономическую составляющую наркобизнеса.

2. Суденко, В. Е. Преступления, совершаемые в состоянии алкогольного опьянения на транспорте / В. Е. Суденко, О. Иванилова // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 7 (19). — С. 16—22.
3. Новиков, В. А. Актуальные вопросы административной и уголовной ответственности за управление механическим транспортным средством в состоянии опьянения // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1 (25). — С. 27—32.

Literature

1. Rodionov, K. S. Interpol: yesterday, today, tomorrow. — 4th ed. — M., 2000.
2. Sudenko, V. E. Crimes committed in an alcohol intoxication in the Sudenko, V. E., O. Ivanilova // Transport law and without danger. — 2017. — № 7 (19). — P. 16—22.
3. Novikov, V. A. Topical issues of administrative and criminal liability for driving a motor vehicle in the state of intoxication // Transport law and security. — 2018. — № 1 (25). — P. 27—32.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 656.078

© Шумаев В. А.
— доктор экономических наук, профессор
кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ),
академик РАЕН
vitshumaev@mail.ru

Необходимость развития транспорта и инфраструктуры для подъема экономики России

Аннотация. Показана необходимость развития транспорта, его инфраструктуры, последствия этого развития в виде подъема промышленного и сельскохозяйственного производства в отдельных регионах и в стране в целом, а также инновационные технологии создания инфраструктуры для подъема экономики России.

Ключевые слова: транспорт; инфраструктура; логистика; инновационные технологии; развитие экономики.

© Shumaev V.
— doctor of economic sciences, professor
department of «Customs law and customs organization
of the Law Institute of Russian University of Transport,
academician of RANS

The need for the development of transport and infrastructure to lift economy of Russia

Abstract. The necessity of development of transport, its infrastructure, the consequences of this development in the form of the rise of industrial and agricultural production in some regions and in the country as a whole, as well as innovative technologies of infrastructure for the recovery of the Russian economy.

Keywords: transport; infrastructure; logistics; innovative technologies; economic development.

Как известно, Российская Федерация расположена на огромной терри-

тории с разным климатом и рельефом местности. Ее население расселено неравномерно, преимущественно на территориях с лучшими климатическими условиями. Однако во многих неосвоенных или малонаселенных регионах разведаны залежи полезных ископаемых, которые целесообразно добывать и использовать. Кроме того, имеются лесные богатства Сибири, которые недостаточно используются, а также уникальные туристические места и маршруты.

Неразвитость транспорта и логистической инфраструктуры имеет место практически на всей территории России, что тормозит дальнейшее развитие экономики страны. Если в прежние времена были проблемы электрификации, затем индустриализации, химизации, то в настоящее время актуальным является необходимость логистизации страны, строительства цивильных транспортных коммуникаций, создание единой транспортно-логистической системы, способной поднять экономику страны на новый уровень. Однако решение этой задачи следует осуществлять комплексно наряду с другими важными направлениями.

Из направлений развития транспортной системы следует выделить повышение технического уровня транспортных средств, применение инновационных перевозочных, управленческих и информационно-телекоммуникационных технологий. Учитывая введение санкций зарубежными контрагентами, следует ориентироваться на разработку и использование прогрессивной транспортной техники отечественных производителей. Однако государство не должно создавать препятствия для возможного импорта современной транспортной техники, которая пока не производится в Российской Федерации. Транзитные перевозки грузов и пассажиров по территории РФ должны осуществляться преимущественно отечественными перевозчиками.

Совершенствование транспортных средств может быть осуществлено в следующих направлениях [4]:

– на железнодорожном транспорте — увеличение в парке доли высокоэффективных грузовых локомотивов, грузовых вагонов повышенной грузоподъемности и надежности, скоростного пассажирского состава, а также пассажирских вагонов, электропоездов повышенной комфортности;

– на морском транспорте — строительство крупнотоннажных танкеров для обеспечения роста экспорта наливных грузов, судов-газовозов, паромов, ледоколов нового поколения для обеспечения перевозок с арктического шельфа и по Северному морскому пути;

– на речном транспорте — создание новых типов судов повышенной экономичности, комфортабельных речных туристических судов, применение большегрузных составов;

– на автомобильном транспорте — увеличение в парке доли автопоездов большой грузоподъемности, увеличение количества специализированных грузовых шасси и полуприцепов, в том числе оснащенных средствами самопогрузки, специализированного транспорта для обслужива-

ния розничной торговли, коммунального хозяйства, малого бизнеса, фермерских хозяйств;

– на воздушном транспорте — создание нового поколения экономичных воздушных судов.

Одним из прогрессивных направлений совершенствования транспортных технологий в сфере грузодвижения, а также инфраструктуры является интеграция производственных и транспортных объектов. Создание транспортно-технологической инфраструктуры может быть осуществлено в следующих направлениях:

– строительство скоростных железных и автомобильных дорог, реконструкция действующих дорог под новые требования, в частности подземных или эстакадных переездов;

– создание региональной транспортной инфраструктуры, в том числе в районах развития сырьевой базы и реализации национальных проектов;

– увеличение мощностей морских портов для обеспечения перевозок внешнеторговых грузов (зерна, угля, контейнеров), перевод обработки российских внешнеторговых грузов из иностранных в российские порты;

– создание распределительных центров воздушных перевозок (аэропорты-хабы), новых аэровокзальных грузовых и пассажирских терминальных комплексов, модернизация взлетно-посадочных полос;

– дальнейшее развитие логистических и информационных технологий, в том числе контейнерных, строительство терминальных комплексов;

– совершенствование и ускорение процедур таможенного досмотра и оформления, внедрение современных технологий с применением систем электронного логистического сопровождения [2].

Создание транспорта и инфраструктуры вызовет необходимость расширения производства промышленной и сельскохозяйственной продукции, энергетики и сферы услуг и др., в том числе:

- увеличение добычи нефти и газа, коксующегося угля, руд и их комплексной переработки, развитие металлургии Сибири, Дальнего Востока;
- строительство ветряных, солнечных, волновых и других электростанций;
- расширение использования современных технологий в машиностроении; развитие экспорта продукции более высокого передела, импортозамещения;
- рациональное использование лесных материалов в производстве; восстановление лесных ресурсов;
- создание современных животноводческих, птицеводческих производств для нужд населения России и экспорта; увеличение сбора сельскохозяйственных продуктов; создание инфраструктуры, хранилищ и объектов переработки сельхозпродукции;
- рост жилищного и бытового строительства, производства строи-

тельных материалов.

Для обеспечения благоприятного функционирования транспортных артерий необходимо также создать инфраструктуру по оказанию различных услуг в придорожных зонах: объекты общественного питания, автосервиса, торговли, гостиницы, мотели, объекты медицинского и бытового обслуживания, услуг связи и пр. Необходимо предусмотреть строительство жилья для обслуживающего персонала и соответствующую бытовую и социальную инфраструктуру. Указанное будет являться составной частью развития прилегающих территорий и регионов, вызванное логистизацией страны.

Таким образом, создание высокотехнологической Евроазиатской транспортной системы может послужить «локомотивом» развития всей экономики страны.

К северу от полярного круга расположено 20% территории РФ, где проживает около 1,5—2,3 млн человек. Экономика российской Арктики формирует более 10% ВВП страны, поставляя более 20% продукции (газ, нефть, уголь, цветные, редкоземельные металлы, рыба и др.) на экспорт [1]. Однако вся Сибирь и прилегающие к северным морям территории РФ не имеют транспортных коммуникаций. Освоение имеющихся там месторождений, лесных, водных и других природных ресурсов потребует немало инвестиций.

Задачу освоения и развития северных регионов необходимо решать комплексно, что невозможно без создания современной транспортной инфраструктуры на базе инновационных технологий.

У нас в стране по-прежнему используется технология настильного строительства железных дорог. Однако она не везде годится. Так, в условиях северных территорий и в заболоченных местностях необходимо использовать более эффективные способы: целесообразно строить качественно новые дороги — высокоскоростные, легкие, более дешевые рельсовые магистрали, возможно надземные второго уровня. Надземные магистрали обеспечат экологическую сохранность территорий, не нарушат целостности пространства, водостоков, традиционных путей миграции животных и т.д.

Прокладка надземных (эстакадных) дорог может осуществляться с использованием модульной технологии: изготовление модулей дороги в заводских условиях с доставкой, установкой и монтажом на трассе.

Она может вестись при любом рельефе местности и гораздо дешевле, поскольку не требуется строительства технологических дорог для подвоза к строящейся магистрали. При строительстве надземных железных дорог целесообразно использовать самозакрепляющиеся опоры Василия Мазура и его опыт северного строителя мостов с количеством опор, в 2—4 раза меньшим по сравнению со стандартными, что дешевле, улучшается прохождение льда сквозь совокупность опор, исключаются риски затопления. С помощью эстакадных технологий можно создать многоярусные желез-

но-дорожно-автомобильные магистрали [3].

Северный морской путь (СМП) является самым коротким морским путем, соединяющим европейскую часть России, Дальний Восток и страны Северной и Центральной Америки. По Северному морскому пути сокращается расстояние перевозки грузов от Мурманска до Владивостока в два раза, а экономия времени в пути по линии Гамбург—Иокогама составляет 10 суток и Печенга—Иокогама для контейнеровоза — 12 суток. Учитывая потепление и таяние льдов, расширение водного приматерикового пространства, целесообразно активнее использовать СМП, развивать инфраструктуру, порты и создавать припортовые логистические центры.

Наряду с функционированием СМП, на реализацию которого уже затрачены немалые средства, целесообразно развивать новые виды транспорта, приспособленные к северным климатическим условиям и рельефу поверхности. Так, специально для этих регионов создан новый, скоростной, высокоэффективный вид транспорта, названный наземно-воздушной амфибией (НВА), функционирование которой не зависит от ледовой обстановки, глубины фарватера, стихийных образований. Это планер с высотой полета от 1 до 15 м обеспечивает несущие свойства в 3—4 раза большие, чем современный самолет. Он способен вертикально отрываться от жидкой или твердой поверхности и садиться на нее. Для него не надо создавать причалы или аэродромы. Он способен доставить груз в труднодоступные места без перевалки. Кроме того, использование уже давно забытого дирижабля позволяет транспортировать негабаритные грузы и участвовать в процессе монтажа.

Инновационным направлением создания объектов инфраструктуры является применение новых материалов и технологий. Так, технология ROCAMIX направлена на изменение состояния грунта и превращение его в гидроизоляционную прокладку для верхнего слоя покрытия дорог, что обеспечивает высокие гидроизоляционные качества грунтов. ROCAMIX повышает несущую способность грунта от трех до пяти раз, в результате чего образуется монолитная плита, аналогичная камню [2].

Следует отметить преимущества технологии строительства оснований дорог или площадок из фосфогипса. Его укладывают на любую почву, после чего он быстро твердеет на открытом воздухе, что сокращает сроки ввода дорог в эксплуатацию. Получается цельная плита, обладающая прочностью бетона, не требующая тепловых швов и стойкая к размыванию водой. И эта монолитная каменная плита увеличивает твердость с каждым годом эксплуатации. Причем срок службы такой плиты составляет более 50 лет при стоимости — в два раза ниже традиционного песчано-гравийного основания.

Другим инновационным направлением совершенствования строительства дорог и других транспортно-логистических объектов инфраструктуры является применение гидравлической оболочки, представляющей собой геотекстильную конструкцию в виде прямоугольной емкости. Она

применяется при строительстве автомобильных дорог, аэродромов и вертолетных площадок, для укрепления траншей при прокладке трубопроводов, теплопроводов, водопроводов, прежде всего на слабых, сыпучих, талых почвах, на заболоченных участках земли, а также в условиях вечной мерзлоты. Срок службы дорог при этом получается значительно выше обычных.

В настоящее время широко используется новый вид дорожного бетона — фибробазальтовый шлако-щелочной. При этом находящиеся в составе этого бетона волокна из базальта повышают прочность, а щелочь — стойкость к воздействию кислотных сред. В последние годы появилась технология армирования бетона и асфальтобетона геотекстильными синтетическими материалами геосотами и георешетками. Одним из разновидностей геотекстиля является нетканое иглопробивное полотно Polyfelt-TS. Этот материал имеет более высокую износостойкость при динамических нагрузках, высокую прочность на растяжение, лучшую водопроницаемость и долговечность. Основа полотна — бесконечная полипропиленовая нить, трижды механически закрепленная, в отличие от нетканых геотекстилей, изготовленных из коротких, термически закрепленных фибр, обеспечивает материалу Polyfelt мягкость и устойчивость к повреждениям [3, с. 336—346].

***

Создание единого экономического пространства и подъем всех отраслей экономики невозможно без должного развития транспорта, логистики, инфраструктуры рынка. Строительство транспортных коммуникаций должно объединить все регионы страны. Эту задачу следует решать комплексно на основе использования программных методов, в частности разработать и ввести в действие федеральную целевую программу «Логистизация Российской Федерации до 2030 года». Эта программа может быть реализована государством с привлечением бизнеса, т.е. на условиях государственно-частного партнерства.

В стране осуществляется процесс интеграции логистических объектов в единую систему. Для этого создаются технопарки, особые экономические зоны, комплексные транспортные логистические объекты и сети. Это целесообразно учесть при реализации проектов освоения новых, в том числе северных территорий, что приведет к улучшению управляемости и повышению эффективности функционирования создаваемых объектов.

Организация сети комплексных торгово-транспортных логистических объектов позволит конкурировать с ведущими странами в этой области в условиях предстоящего освоения северных территорий и подъема экономики всей страны.

Литература

1. Российский статистический ежегодник. — М. : Статистика, 2017.

2. Шумаев, В. А. Инновационные направления развития инфраструктуры рынка и логистики / В. А. Шумаев, С. С. Илюхина, А. А. Галушкин // Евразийский юридический журнал. — 2015. — № 9 (88). — С. 21—23.
3. Шумаев, В. А. Логистическое обеспечение развития Северных регионов // Современные проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон: материалы XI международной научной конференции : в 2 ч. — Ч. 1 / под ред. А. В. Семенова, Н. Г. Малышева, Ю. С. Руденко. — М. : Изд-во ЧОУВО «МУ им. С. Ю. Витте», 2015.
4. Шумаев, В. А. Зарубежный опыт управления: создание логистической инфраструктуры и экспортного потенциала на основе организации свободных экономических зон / В. А. Шумаев, В. Н. Миронов // Менеджмент и бизнес-администрирование (МБА). — 2011. — № 3. — С. 78—92.

Literature

1. Russian statistical yearbook. — M. : Statistics, 2017.
2. Shumaev, V. A. Innovative directions of market and logistics infrastructure development / V. A. Shumaev, S. S. Ilyukhina, A. A. Galushkin // Eurasian legal journal. — 2015. — № 9 (88).
3. Shumaev, V. A. Logistics development of Northern regions // Modern problems of using the potential of marine waters and coastal zones: materials of XI international scientific conference : in 2 hours — Part 1 / under the editorship of A. V. Semenova, N. G. Malysheva, Y. S. Rudenko. — M., 2015.
4. Shumaev, V. A. Foreign experience of management: development of logistics infrastructure and export capacity through the organization of free economic zones / V. A. Shumaev, V. N. Mironov // Management and business administration (MBA). — 2011. — № 3.

ЗАЩИТА ПРАВ И ИНТЕРЕСОВ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 342.4:656.1

© Кобзева Е. И.
— кандидат юридических наук,
доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Мамина О. И.
— кандидат юридических наук,
доцент кафедры «Теория права и природоресурсное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Обеспечение прав инвалидов при перевозке железнодорожным транспортом

Аннотация. Одним из самых приоритетных направлений внутригосударственной политики является защита прав инвалидов. Со стороны государства социальная защита инвалидов заключается в создании всех необходимых условий, дающих возможность инвалидам вести полноценный образ жизни, обеспечении доступа инвалидов к общественному транспорту, приспособлении стандартных транспортных средств для возможности применения их инвалидами. В 2008 г. Российская Федерация подписала и в 2012 г. ратифицировала Конвенцию о правах инвалидов 2006 г., что является показателем готовности страны к формированию условий, направленных на соблюдение международных стандартов экономических, социальных, юридических и других прав инвалидов. Подписание данной конвенции утвердило основополагающие принципы, которыми должно руководствоваться государство в отношении инвалидов. В статье рассмотрены вопросы, касающиеся особенностей перевозки инвалидов железнодорожным транспортом, проанализировано законодательство, регулирующее данный вопрос, а также выделены проблемы в данной сфере, требующие разрешения

Ключевые слова: реализация прав, инвалиды, маломобильные пассажиры, железнодорожный транспорт, доступная транспортная среда.

© Kobzeva E.
— candidate of legal sciences, associate professor «Theory of Law and Natural Resource Law» of Law Institute of the Russian University of Transport

© Mamina O.
— candidate of legal sciences, associate professor «Theory of Law and Natural Resource Law» of Law Institute of the Russian University of Transport

Ensuring the rights of persons with disabilities in the carriage by rail

Abstract. Protection of the rights of persons with disabilities is one of the highest priorities of domestic policy. On the part of the state, the social protection of disabled persons consists in creating all necessary conditions that enable disabled persons to lead a full life, ensure access of disabled persons to public transport, and adapt standard vehicles for the use of their disabled. In 2008, the Russian Federation signed in 2012. ratified the Convention on the rights of persons with disabilities in 2006, which is an indicator of the country's readiness to create conditions aimed at compliance with international standards of economic, social, legal and other rights of persons with disabilities. The signing of this Convention has established the fundamental principles that should guide the state in relation to persons with disabilities. The article deals with issues relating to the peculiarities of transportation of disabled people by rail, analyzes the legislation governing this issue, and highlights the problems in this area that require resolution

Keywords: realization of rights, disabled people, low-mobility passengers, railway transport, accessible transport environment

Согласно Конвенции о правах инвалидов 2006 г. государства-участники должны принимать надлежащие меры для обеспечения инвалидам наравне с другими гражданами доступа к физическому окружению, транспорту, информации и связи, а также другим объектам и услугам, открытым или предоставляемым населению. Эти меры, которые включают выявление и устранение препятствий и барьеров, мешающих доступности, должны распространяться в частности:

— на здания, дороги, транспорт и другие объекты, включая школы, жилые дома, медицинские организации и рабочие места;

— на информационные, коммуникационные и другие службы, включая электронные и экстренные службы.

Согласно представленной статистике в Российской Федерации в насто-

ящее время насчитывается около 13 млн инвалидов, что составляет около 8,8% населения страны, и более 40 млн маломобильных граждан — 27,4% населения.

**Общая численность инвалидов по группам инвалидности*
(на 1 января года)**

	2011	2012	2013	2014	2015**	2016	2017	2018***
Всего инвалидов, тыс. человек	13 209	13 189	13 082	12 946	12 924	12 751	12 261	12 111
в том числе: I группы	1540	1515	1496	1451	1355	1283	1309	1466
II группы	7306	7076	6833	6595	6472	6250	5921	5552
III группы	3822	4038	4185	4320	4492	4601	4395	4442
дети-инвалиды	541	560	568	580	605	617	636	651
Общая численность инвалидов, приходящаяся на 1000 человек населения	92,5	92,2	91,3	90,1	88,4	87,0	83,5	82,5

* В общую численность инвалидов включаются лица, состоящие на учете и получающие пенсию в системе Пенсионного фонда РФ, Минобороны, МВД, ФСБ, ФСИН, Минюста России.

** С 2015 г. с учетом численности инвалидов по Крымскому федеральному округу, представленной в 2015 г. по данным формы № 1-ЕДВ, с 2016 г. — по данным формы № 94 (ПЕНСИИ).

*** Приведены данные из федеральной государственной информационной системы «Федеральный реестр инвалидов».

Данная информация позволяет сделать вывод, что одной из главных задач государства и организаций пассажирского транспорта является обеспечение права инвалидов на доступ к объектам и услугам транспорта и на получение «ситуационной помощи».

Сегодня для реализации данных прав инвалидов в сфере перевозки железнодорожным транспортом утверждены правила перевозки пассажиров-инвалидов в поездах дальнего следования. Они регламентируются распоряжением ОАО «Российские железные дороги» от 11 марта 2014 г. № 622р «Об утверждении и вводе в действие технологии резервирования мест и организации перевозки пассажиров на местах для инвалидов в поездах дальнего следования». Согласно данным правилам маломобильным пассажирам могут быть предоставлены следующие услуги в рамках оказания «ситуационной помощи»:

— организация встречи маломобильного пассажира на территории вокзального комплекса;

— организация сопровождения пассажира от/до транспортного сред-

ства;

— сопровождение ко всем функциональным зонам вокзального комплекса: привокзальная территория, здание вокзала, включая кассовые залы, залы ожидания, туалетные комнаты, камеры хранения, медпункты и иные санитарно-бытовые помещения и помещения обслуживания, пассажирские платформы, выходы и переходы на них;

— оказание помощи при получении предоставляемых на вокзале услуг (оформление проездных документов, пользование камерой хранения и т.д.);

— предоставление места на вокзале для временного пребывания пассажира на период ожидания транспортного средства;

— оказание услуг по перемещению багажа;

— оказание помощи при посадке (высадке) в поезда дальнего следования.

Для организации перевозки пассажиров, которые используют для передвижения кресла-коляски, в поездах предусматриваются вагоны с указанными местами. При отсутствии в поезде вагона со специализированными местами, оборудованными для проезда инвалидов, такой вагон может быть включен в состав поезда по заявке пассажира, поданной через билетную кассу или Центр содействия мобильности ОАО «РЖД» по телефону.

Заявки рассматриваются индивидуально исходя из технических возможностей. Сбор за резервирование таких мест не взимается. По результатам рассмотрения заявки работники ОАО «РЖД» должны проинформировать пассажира о возможных вариантах организации поездки, а также согласовать срок и место оформления билета.

На данный момент на российских железных дорогах курсирует 444 вагона со специальными купе, в которых предусмотрено все, чтобы облегчить путешествие людей, имеющих проблемы со здоровьем.

В связи с тем что обеспечение безопасности на транспорте является одной из стратегически важнейших социально-экономических и демографических задач Российской Федерации и в последнее время приобретает особую актуальность, ОАО «РЖД» уделила особое внимание вопросу безопасности при перевозке данной категории пассажиров в специализированных вагонах.

Вход в вагон оборудован подъемником, с помощью которого посадка пассажира в кресле-коляске может быть осуществлена как с высокой, так и с низкой платформы.

Двухместное купе значительно шире стандартного. Оно оснащено специальными вспомогательными ремнями, позволяющими пассажиру без посторонней помощи пересесть в кресло, а та же дополнительными ремнями безопасности. Спальная полка устанавливается в любое удобное для пассажира положение.

Увеличенная ширина дверных проемов и коридора позволяет пассажи-

ру в кресле-коляске свободно передвигаться. Низко расположенные выключатели, розетки, кнопки вызова проводника снабжены табличками с рельефным текстом для чтения пальцами и специальным звуковым устройством, сообщающим необходимую информацию. Автоматизированная система связи позволяет вызвать проводника.

Туалетная комната больше, также имеет существенные отличия от стандартной. В ней установлены дополнительные поручни для обеспечения безопасности пассажира, световое и звуковое табло для пассажиров, имеющих проблемы со зрением или слухом.

Для перемещения маломобильных пассажиров в пределах вагона, оборудованного подъемником и купе для инвалидов, при проезде в вагоне более одного пассажира с ограниченными возможностями к самостоятельному передвижению предлагаются кресла-коляски «Старт».

Тем не менее существуют и серьезные проблемы, которые требуют скорейшего решения. Так 25 июня 2017 г. эксперты Общероссийского народного фронта при встрече с представителями Минтранса России обсудили проблемы слабой доступности транспортной инфраструктуры для инвалидов. Председатель Всероссийского общества инвалидов, депутат Госдумы Михаил Терентьев рассказал о том, что инвалиды лишены возможности купить электронный билет на поезд. В РЖД это объясняют опасениями, что через Интернет льготные проездные документы смогут приобрести и те, кто на них не имеет права. В результате инвалиды вынуждены ехать на вокзал с кучей документов и терять на все это массу времени и сил, это сопряжено с дополнительными расходами.

Участники встречи обратили внимание представителей Минтранса России на то, что до сих пор лишь небольшое число поездов имеют специальные вагоны для инвалидов-колясочников. Отдельная проблема — поезда южного направления, и в частности те, что идут в Крым. Полуостров становится центром реабилитации инвалидов, однако при этом вообще не имеет приспособленных под их нужды вагонов. «Надо изучить вопрос, как сделать все железнодорожные вагоны доступными, взяв в качестве примера то, как приспособили к запросам инвалидов самолеты», — отметил начальник управления Всероссийского общества инвалидов Сергей Детенышев.

Таким образом, в настоящее время одной из приоритетных задач государства и организаций пассажирского транспорта является задача снизить, а в ближайшей перспективе и полностью ликвидировать все барьеры, которые мешают инвалидам пользоваться услугами транспорта.

УДК 349.2 + 347.463

© Тимонина И. В.
— кандидат юридических наук, доцент
кафедры «Теория права и природоресурсное
право» Юридического института
Российского университета транспорта

Дисциплина труда и дисциплинарная ответственность работников транспорта

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, касающиеся особенностей правового регулирования дисциплины труда работников транспорта. Исследованы проблемы правового обеспечения дисциплины труда и соблюдения правил внутреннего трудового распорядка работниками транспорта. Автор не только анализирует имеющиеся проблемы соблюдения внутреннего трудового распорядка, но также порядок и виды ответственности работников за его нарушение. А одним из способов применения дисциплинарной ответственности как раз и является метод применения дисциплинарных взысканий. Отмечается значимость соблюдения работниками транспорта дисциплины труда, так как она влияет и на эффективность работы любой организации, особенно транспортного предприятия, так как работники транспортной сферы напрямую обеспечивают безопасность перевозок пассажиров и грузоперевозок. В статье разграничены два вида ответственности: общая и специальная. Общая дисциплинарная ответственность регулируется в пределах правил внутреннего трудового распорядка. Специальная дисциплинарная ответственность распространяется на отдельные категории работников и имеет свои особенности. Обращается внимание на тот факт, что работники транспортных предприятий в связи с особыми условиями труда несут специальную ответственность, но только в том случае, если эти должностные обязанности были возложены на них надлежащим образом и зафиксированы в трудовом договоре. Исследован порядок наложения дисциплинарного взыскания, правила его наложения, которые должен неукоснительно соблюдать работодатель; процедура снятия взыскания, порядок обжалования в свете действующего трудового законодательства. Рассмотрена дисциплинарная ответственность работников транспорта на примере ответственности работников железнодорожного транспорта, особенности такой ответственности.

Ключевые слова: дисциплинарная ответственность; правовое регулирование; трудовое законодательство; контроль; дисциплинарная ответственность; дисциплинарные взыскания; внутренний трудовой распорядок.

© Timonina I.
— candidate of legal sciences, docent
of the department «Theory of law and natural
resources law» of Law institute of the Russian
university of transport

Disciplinary responsibility of workers of transport

Abstract. The article deals with the issues related to the peculiarities of legal regulation of labor discipline of transport workers. In his article the author investigated the problems of legal support of labor discipline and compliance with the rules of internal labor regulations by transport workers. The author not only analyzes the existing problems of compliance with the internal labor regulations, but also the order and types of responsibility of employees for its violation. And one of the ways of applying disciplinary responsibility is the method of applying disciplinary sanctions. The author of the article notes the importance of compliance with labor discipline by transport workers, as it affects the efficiency of any organization, and especially the activities of the transport company, as employees of these enterprises directly ensure the safety of passengers and cargo transportation. The article distinguishes two types of responsibility: General and special. General disciplinary responsibility is regulated within the limits of internal labour regulations. Special disciplinary responsibility applies to certain categories of employees by statutes and regulations on discipline and has its own characteristics. In the article the author draws attention to the fact that employees of transport enterprises in connection with special working conditions bear special responsibility, but only if these duties were assigned to them properly and are fixed in the employment contract. The article examines the procedure of imposition of disciplinary penalty, the rules of its imposition, which must strictly comply with the employer; the procedure of its removal, the procedure of appeal in the light of the current labor legislation. The author considered in the article the disciplinary responsibility of transport workers on the example of the responsibility of railway workers, especially such responsibility.

Keywords: disciplinary responsibility; legal regulation, labor legislation; control, disciplinary responsibility; disciplinary sanctions; internal labor regulations.

Проблема правового обеспечения дисциплины труда и соблюдения правил внутреннего трудового распорядка, а также ответственность за его нарушение является весьма актуальной, в том числе и на предприятиях транспорта.

При заключении трудового договора гражданина, нанимающегося на работу на предприятие транспорта, в обязательном порядке знакомят с

локальными нормативными актами, а также с правилами внутреннего трудового распорядка [3].

В соответствие со ст. 190 ТК РФ правила внутреннего трудового распорядка организации — это локальный нормативный акт организации, утверждаемый работодателем с учетом мнения представительного органа работников организации. В них устанавливаются важные положения применительно к специфике и условиям работы транспортной организации, в том числе основные права, обязанности и ответственность работников и работодателя.

Правила внутреннего трудового распорядка должны быть доступны для ознакомления работникам в любое время и вывешиваются в организации или ее структурных подразделениях на видном месте. Следует помнить, что для отдельных категорий работников действуют уставы и положения о дисциплине, утверждаемые Правительством РФ в соответствии с федеральными законами.

Различают два вида дисциплинарной ответственности: общую и специальную.

Общая дисциплинарная ответственность — это ответственность в рамках правил внутреннего трудового распорядка. Она может быть возложена на всех работников, за исключением тех, в отношении которых установлена специальная дисциплинарная ответственность.

Специальная дисциплинарная ответственность предусмотрена для отдельных категорий работников специальным законодательством, уставами и положениями о дисциплине и имеет следующие особенности. В них:

— строго определен круг лиц, подпадающих под действие соответствующих норм;

— предусмотрены специальные меры дисциплинарного взыскания;

— очерчен круг лиц и органов, наделенных властью применения дисциплинарных взысканий;

— действует особый порядок обжалования взысканий [2, с. 328].

К работникам, несущим дисциплинарную ответственность по уставам (положениям) о дисциплине, наряду с общими взысканиями могут применяться и взыскания, предусмотренные в соответствующем уставе (положении).

Работники транспортных предприятий несут специальную дисциплинарную ответственность. Специальная дисциплинарная ответственность — это совокупность правовых норм, определяющих обязанность специальных субъектов трудового права понести меры дисциплинарного взыскания, предусмотренные соответствующими федеральными законами, уставами и положениями о дисциплине отдельных категорий работников при определенных условиях и в предусмотренных законом случаях. Специальная дисциплинарная ответственность предусматривает ряд более строгих по сравнению с общей дисциплинарной ответственностью мер дисциплинарного взыскания.

Дисциплина работников железнодорожного транспорта состоит в соблюдении ими порядка, правил и норм, установленных законодательством РФ, нормативными актами, применяемыми на железнодорожном транспорте, в выполнении приказов и указаний руководителей предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта, а также обязанностей, предусмотренных трудовыми договорами (контрактами) [3].

Следует обратить внимание на тот факт, что между субъектами трудовых отношений нередко возникают разногласия по вопросам, касающимся соблюдения дисциплины труда. Поэтому для урегулирования таких отношений между сторонами ТК РФ содержит ст. 330 «Дисциплина работников, труд которых непосредственно связан с движением транспортных средств».

Дисциплинарная ответственность является одной из важных составляющих на предприятиях транспорта, так как принятие законов представляется бессмысленным без надлежащего механизма обеспечения его реализации, а соблюдение дисциплины труда на транспортных предприятиях является основой безопасности пассажирских и грузовых перевозок.

Соблюдение работниками транспорта дисциплины труда является одним из важных факторов, который влияет и на эффективность производственной деятельности организации.

Дисциплина труда на транспортном предприятии является значимой составляющей работоспособности коллектива, поэтому важную роль в ее укреплении играют меры правового характера в виде применения дисциплинарной ответственности к нарушителям.

Метод применения дисциплинарных взысканий — это и есть правовой способ применения дисциплинарной ответственности.

Дисциплинарная ответственность, налагаемая на работников транспортных предприятий, предусмотрена законодательством за неисполнение или ненадлежащее исполнение ими трудовых обязанностей и затрагивает личные права работников. Но в соответствие со ст. 2 ТК РФ работник имеет и право на защиту своих трудовых прав и интересов.

Основанием для привлечения работника транспорта к дисциплинарной ответственности служит дисциплинарный проступок. Если работник нарушает внутренний трудовой распорядок организации, он подвергается дисциплинарному взысканию.

Возникновение конфликтов и некоторые сложности применения дисциплинарных взысканий, налагаемых на работников, в том числе и работников транспорта, в большинстве случаев, связаны с неправильным и несвоевременным оформлением документов, а также с непоследовательными действиями работодателя.

Одним из наиболее распространенных нарушений при назначении дисциплинарных взысканий является тот факт, что работник не был своевременно ознакомлен с его должностными обязанностями и правилами

внутреннего трудового распорядка.

Работник транспортного предприятия в силу своей ответственности и особых условий труда может быть наказан за неисполнение или ненадлежащее исполнение возложенных на него трудовых обязанностей, но эти обязанности должны быть возложены на работника надлежащим образом. Это означает, что все трудовые обязанности должны быть четко оговорены сторонами при заключении трудового договора и зафиксированы в нем, а также должны содержаться в правилах внутреннего трудового распорядка и должностной инструкции, с которыми нанимаемый работник должен быть ознакомлен под роспись в обязательном порядке.

В должностных инструкциях необходимо указывать и конкретные обязанности, которые работник транспортной организации должен исполнять в случае отсутствия другого работника. Несоблюдение этих правил влечет конфликтные ситуации и непонимание правил со стороны работников.

Еще одной грубой ошибкой работодателя на транспортном предприятии является отсутствие письменного объяснения работника, который был подвергнут дисциплинарному взысканию, либо нарушение работодателем установленных трудовым законодательством сроков привлечения работника к дисциплинарной ответственности. В этих случаях, обращение работника в суд либо трудовую инспекцию повлечет негативные последствия для работодателя в виде признания дисциплинарного взыскания недействительным и последующей его отмены.

Необходимо помнить и о том, что работодатель за каждый дисциплинарный проступок может применить к работнику транспортного предприятия только одно дисциплинарное взыскание, которое может налагать только руководитель, имеющий право приема на работу работника, совершившего дисциплинарный проступок.

Также дисциплинарное взыскание, налагаемое на работника транспортного предприятия, должно соответствовать тяжести совершенного проступка и обстоятельствам, при которых он был совершен, с учетом степени вины работника.

За совершение работником железнодорожного транспорта дисциплинарного проступка к нему могут применяться, помимо предусмотренных законодательством РФ о труде, и иные виды дисциплинарных взысканий. Например, машиниста поезда за совершение дисциплинарного проступка правомерно лишить свидетельства на право управления локомотивом.

Но при наложении дисциплинарного взыскания необходимо помнить правило о недопущении перевода работника в виде дисциплинарного взыскания на работу, которая противопоказана ему по состоянию здоровья согласно медицинскому заключению.

Одним из серьезных видов дисциплинарных взысканий является увольнение работника. При применении данного вида взыскания работодатели также совершают ошибки и допускают нарушения, которые могут

повлечь восстановление незаконно уволенных работников и наказание должностных лиц.

Виновное нарушение дисциплины работником транспорта является дисциплинарным проступком. Дисциплинарным проступком признается также виновное нарушение установленных правил поведения в служебных помещениях, поездах, на территории предприятий, учреждений и организаций железнодорожного транспорта, если оно совершено и не при исполнении трудовых обязанностей.

Следует обратить внимание на тот факт, что дисциплинарное взыскание в виде увольнения может налагаться на работника транспортной организации, кроме случаев, предусмотренных законодательством РФ о труде, также за совершение работником грубого нарушения дисциплины, создавшего угрозу безопасности движения поездов, маневровой работы, жизни и здоровью людей или приведшего к нарушению сохранности грузов, багажа и вверенного имущества, неисполнению служебных обязанностей по обслуживанию пассажиров.

На практике, в отдельных случаях, руководитель транспортного предприятия подписывает приказ о дисциплинарном взыскании в виде лишения премии, что противоречит ст. 192 ТК РФ. Распределение средств из премиального фонда — прерогатива работодателя. Метод поощрения за добросовестный труд — это только правовой способ обеспечения трудовой дисциплины. Премию можно не выплачивать при наличии законных оснований, но указывать документально, что лишение премии — это дисциплинарное взыскание, недопустимо.

В этих случаях, дабы не выплачивать работнику премию на законных основаниях, необходимо, чтобы на предприятии транспорта был документ, четко определяющий критерии премирования и основания их выплаты работникам.

Работники железнодорожного транспорта, например, поощряются за добросовестное выполнение трудовых обязанностей, улучшение качества работы, повышение производительности труда, новаторство, инициативу, обеспечение сохранности перевозимых грузов и багажа, бережное отношение к иному вверенному имуществу, продолжительную и безупречную работу.

Для работников железнодорожного транспорта применяются следующие виды поощрений: объявление благодарности; премирование; награждение ценным подарком; награждение Почетной грамотой; присвоение звания лучшего работника по профессии или иных званий за успехи в работе с вручением памятного знака и выплатой денежного вознаграждения; поощрения, предусмотренные коллективным договором; награждение нагрудным знаком «Почетный железнодорожник».

Положение допускает одновременно и применение нескольких видов поощрений, которые объявляются в приказе и вносятся в трудовую книжку работника.

Таким образом, наряду с мерами поощрения работников, которые добросовестно выполняют свои трудовые обязанности, трудовое законодательство устанавливает и меры дисциплинарного воздействия к нарушителям трудовой дисциплины [1, с. 99].

Следует обратить внимание работодателя на тот факт, что несоблюдение правил наложения взысканий на работника и неправильное оформление документов может повлечь отмену дисциплинарного взыскания в судебном порядке.

Поэтому строгое соблюдение вышеперечисленных правил на практике поможет работодателям избежать многочисленных ошибок при применении норм трудового законодательства РФ, касающихся дисциплинарной ответственности.

Литература

1. Гусов, К. Н. Трудовое право : учебник для бакалавров / К. Н. Гусов, Н. Л. Лютов, К. Д. Крылов. — М. : Проспект, 2016.
2. Гусов, К. Н. Трудовое право России : учебник / К. Н. Гусов, В. Н. Толкунова. — М. : ТК «Велби»; Проспект, 2010.
3. Тимонина, И. В. Правовое регулирование трудовых отношений на транспорте // Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность». — 2016. — № 1 (1).

Literature

1. Gusov, K. N. Labor law: textbook for bachelors / K. N. Gusov, N. L. Lyutov, K. D. Krylov. — M. : Prospect, 2016.
2. Gusov, K. N. Labor law of Russia: textbook / K. N. Gus, V. N. Tolkunova. — M. : TC «Welby»; Prospect, 2010.
3. Timonina, I. V. Legal regulation of labor relations in transport // Electronic scientific journal «Transport law and security». — 2016. — № 1 (1).

ЗАРУБЕЖНЫЙ ОПЫТ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 341.9:368

© Мальцев В. А.
— кандидат юридических наук, доцент
кафедры «Финансовое право и налогообложение»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Правовые основы страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в Китае

Аннотация. В статье рассматриваются правовые основы таких видов страхования как страхование транспортных средств и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в Китайской Народной Республике. Указываются основные факторы, влияющие на развитие этих видов страхования в стране. Показана система правового регулирования страхования транспортных средств и обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев, которая, в первую очередь, включает в себя общий Закон «О страховании» и нормы специального Положения об обязательном страховании ответственности в дорожно-транспортных происшествиях. Подробно исследуются положения общего закона, распространяющиеся на договоры страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев. При этом указаны и нормы, которые не применяются к указанным видам договоров. Проводится правовой анализ правил, касающихся обязательного страхования ответственности владельцев автотранспортных средств. В частности, освещены базовые ставки страхового тарифа по обязательному страхованию ответственности в отношении различных видов транспортных средств, используемых как в личных целях, так и в предпринимательской деятельности, а также основания и условия для понижения или повышения коэффициентов указанного тарифа. Перечислены случаи применения максимальных размеров компенсационных выплат по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Рассматривается специфика страхования грузов при перевозках различными видами транспорта. Освещены права и обязанности страховщика и страхователя при исполнении договора добровольного страхования транспортных средств. При этом указывается на допустимость

осуществления контроля за состоянием застрахованного транспортного средства со стороны страховщика, случаи изменения размера страховой суммы и страховых взносов, порядок возмещения расходов, связанных с установлением характера и причин наступления страховых случаев. Анализируются особенности юридической ответственности сторон договора при совершении ими нарушений страхового законодательства Китая. Освещены отдельные полномочия государственного органа по контролю за страховой деятельностью, а также основания для привлечения к уголовной или административной ответственности как страховых компаний (страховых брокеров и страховых агентов), так и страхователей.

Ключевые слова: страхование; страхование транспортных средств; страхование гражданской ответственности; договор страхования; базовый страховой тариф; страховые взносы; страховая стоимость; юридическая ответственность.

© Maltsev V.
— candidate of legal sciences, associate professor
of department «Financial law and taxation»
of the Law Institute of the Russian University of transport

Legal framework of vehicle insurance and civil liability of their owners in China

Abstract. The article deals with the legal basis of such types of insurance as insurance of vehicles and compulsory insurance of civil liability of vehicle owners in the people's Republic of China. Various factors influencing development of these types of insurance in the country are specified. The system of legal regulation of insurance of vehicles and compulsory insurance of civil liability of car owners is shown, which, first of all, includes the General Law «on insurance» and the rules of the special Provision «on compulsory insurance of liability in road accidents». The provisions of the General law applicable to contracts of insurance of vehicles and civil liability of their owners are studied in detail. At the same time, the norms that do not apply to these types of contracts are also specified. The legal analysis of the rules concerning compulsory liability insurance of vehicle owners is carried out. In particular, the basic rates of the insurance tariff for compulsory liability insurance in respect of different types of vehicles used for both personal and business purposes, as well as the grounds and conditions for lowering and raising the coefficient of the specified tariff are highlighted. Cases of application of the maximum sizes of compensation payments on compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles are listed. The specificity of cargo insurance during transportation by different modes of transport is considered. The rights and obligations of the insurer and the poli-

cyholder in the performance of the contract of voluntary insurance of vehicles are highlighted. This indicates that the control state of the vehicle insured by the insurer, changes of insurance coverage and insurance premiums, the reimbursement of costs associated with the establishment of the nature and causes of insurance claims. The features of the legal liability of the parties to the contract when they commit violations of the insurance legislation of China are analyzed. Separate powers of the state body on control over insurance activity, and also the bases for attraction to criminal or administrative responsibility of both insurance companies (insurance brokers and insurance agents), and insurers are elucidated.

Keywords: insurance; vehicle insurance; civil liability insurance; insurance contract; basic insurance rate; insurance premiums; insurance value; legal liability.

За последнее время сфера страхования в Китае стала активно развиваться. Это связанно не только с экономическим ростом, расширением внешнеторговых связей, но и с тем, что общий уровень доходов компаний и граждан значительно увеличился. К тому же система страхования стала в большей степени ориентирована на защиту имущественных интересов китайских производителей и личных интересов населения страны. Так, по данным Государственной комиссии по регулированию страховой деятельности КНР, объем страховых выплат за последние пять лет вырос в среднем ежегодно на 13,5%. Если в 2010 г. в Китае общая сумма страховых выплат составила 1,3 млрд юаней (около 198,9 млн долл. США), то в 2017 г. она увеличилась до 2,5 млрд юаней (380 млн долл. США). В настоящее время Китай занимает третье место в мире по объемам активов страхового рынка [1].

На начало 2017 г. в Китае общее количество владельцев зарегистрированных транспортных средств достигло 364 млн человек, из которых 200 млн составляют владельцы автомобилей и 164 млн — владельцы мотоциклов [2]. И эти показатели продолжают расти. Резкое увеличение количества автомобильного транспорта в стране повлекло за собой формирование новой системы правового регулирования как общего страхования, так и специальных его видов, к числу которых отнесено страхование транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев.

Как и практически во всех странах мира, в Китае действует система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Правовые основы данного вида страхования закреплены Законом о страховании (1995), Положением Госсовета КНР об обязательном страховании ответственности в дорожно-транспортных происшествиях (2006), а также частично Законом о мерах дорожной безопасности (2003) [3].

Закон о страховании определяет основные требования к договору

страхования, его объекту и условиям, устанавливает права и обязанности страхователя и страховщика, а также закрепляет меры юридической ответственности за нарушение правил страхования и др. Несмотря на то что указанный Закон в большей степени носит общий характер, отдельные его положения напрямую относятся и применяются при страховании транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев. Во-первых, Закон о страховании устанавливает общие понятия и термины, которые применяются во всех видах страхования. Так, осуществление страхования основано на заключаемом между страховщиком и страхователем (застрахованная сторона) договоре страхования, который в соответствии со ст. 33 указанного Закона является договором о страховании, в котором объектом страхования является имущество или относящийся к нему интерес. Также дается определение страхования ответственности как виду страхования, при котором страхуется ответственность застрахованной стороны перед третьей стороной. Во-вторых, отдельные его положения непосредственно затрагивают некоторые условия договора страхования транспортных средств и договора страхования гражданской ответственности их владельцев. Например, при наступлении страховой ответственности по договору о страховании транспортных средств участвующие в договоре стороны не могут аннулировать договор. И в-третьих, указанный Закон охраняет как страхователей, так и страховщиков от каких-либо неправомерных действий (обмана, сокрытия важной информации). Например, к информации, которую страхователь обязан достоверно сообщить страховщику при заключении договора, относится информация об объекте страхования или застрахованном лице, очевидным образом известная страхователю. В то же время страхователь не обязан сообщать страховщику информацию, которая не была запрошена страховщиком. В случае сокрытия существенной информации страховщик имеет право расторгнуть в одностороннем порядке договор страхования в течение 30 дней со дня, в который ему стало известно о наличии основания для расторжения договора, но не позднее чем через два года со дня заключения договора страхования [4].

Однако в связи со спецификой страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в положениях Закона о страховании указывается на нераспространение некоторых общих правил на эти виды страхования. Так, в нем устанавливается, что страховщик должен быть извещен о передаче объектов страхования и договор о страховании должен с согласия страховщика быть изменен, но так, чтобы действие страхового полиса продолжилось, за исключением договоров о страховании транспортных средств [5].

Основные правила, касающиеся обязательного страхования ответственности, содержатся в Положении об обязательном страховании ответственности в дорожно-транспортных происшествиях, в соответствии с которым базовая ставка страхового тарифа по обязательному страхованию

ответственности при дорожно-транспортных происшествиях в КНР напрямую зависит от вида автомобиля, его собственника, целей использования, количества посадочных мест и других условий. Так, на автомобили личного пользования, находящиеся в собственности физических лиц и не используемые для ведения предпринимательской деятельности, с пятью и меньшим количеством посадочных мест составляет 950 юаней в год (около 9500 руб. [6]), а на автомобили личного пользования с шестью и большим количеством посадочных мест — 1100 юаней в год (около 11 000 руб.). В отношении пассажирских автомобилей, не используемых для ведения предпринимательской деятельности и находящихся в собственности организаций и количеством посадочных мест в них не более пяти, страховой тариф составляет 1000 юаней. Если же в автомобиле имеется от шести до десяти посадочных мест, страховой тариф будет равен 1130 юаней.

На мотоциклы страховые тарифы значительно ниже. Это связанно с тем, что они используются исключительно для личных целей владельцев. Например, на мотоциклы с объемом двигателя до 50 куб. см тариф составляет 80 юаней в год, от 50 до 250 куб. см — 120 юаней, а на мотоциклы с объемом двигателя больше 250 куб. см и мотоциклы с коляской — 400 юаней.

Для грузового автомобиля, используемого для предпринимательской деятельности, страховая премия составляет 1850 юаней (с максимальной разрешенной массой до 2 т), 3070 юаней (2—5 т), 3450 юаней (5—10 т) и 4480 юаней (свыше 10 т) [7]. Следует признать, что указанные страховые тарифы высоки по сравнению с другими странами. Например, в России базовая ставка страхового тарифа для грузовых автомобилей (у нас их две категории: до 16 т и свыше 16 т) составляет в среднем 5 тыс. руб. [8].

С 1 марта 2013 г. В Китае не подлежат страхованию по обязательному страхованию автогражданской ответственности автоприцепы. Однако в случае дорожно-транспортного происшествия страховое возмещение выплачивается страховой компанией, в которой застрахован тягач. Если выплаченная сумма не возмещает причиненного вреда, остальная часть возмещается собственниками (владельцами) тягача и прицепа в соответствии с установленными законодательством правилами [9].

Причем данные базовые страховые тарифы определены Ассоциацией страховой отрасли КНР и утверждены Государственной комиссией по регулированию страховой деятельности, являющейся также органом страхового контроля.

В случае отсутствия нарушений и дорожно-транспортных происшествий страховая компания в течение первого года действия договора страхования гражданской ответственности обязана понизить для застрахованного лица страховой тариф вплоть до минимального. Напротив, в случае наличия нарушения безопасности дорожного движения или совершения дорожно-транспортного происшествия по вине застрахованного

лица на следующий год страховая компания обязана повысить для него страховой тариф. При этом коэффициенты понижения и повышения страхового тарифа устанавливаются не страховщиками, а Государственной комиссией по регулированию страховой деятельности. В настоящее время действуют следующие понижающие коэффициенты:

— 10% от базовой ставки страхового тарифа — при отсутствии в предшествующем году дорожно-транспортных происшествий по вине застрахованного лица;

— 20% — при отсутствии в предшествующие два года дорожно-транспортных происшествий по вине застрахованного лица;

— 30% — при отсутствии в предшествующие три года и больший срок дорожно-транспортных происшествий по вине застрахованного лица.

При наличии следующих обстоятельств применяются повышающие коэффициенты:

0% от базовой ставки страхового тарифа, если в предшествующем году произошло одно дорожно-транспортное происшествие по вине застрахованного лица, не повлекшее смерти пострадавшего;

+ 10% к базовой ставке страхового тарифа, если в предшествующем году произошло два или более дорожно-транспортных происшествия по вине застрахованного лица;

+ 30% к базовой ставке страхового тарифа, если в предшествующем году произошло дорожно-транспортное происшествие по вине застрахованного лица, повлекшее смерть пострадавшего.

В некоторых случаях страховщик обязан оплатить в пределах максимального размера страховых выплат по обязательному страхованию гражданской ответственности только расходы на неотложную медицинскую помощь пострадавшим в дорожно-транспортном происшествии, после чего имеет право взыскать эти расходы в регрессном порядке с лица, причинившего вред. К таким случаям отнесены:

1) отсутствие у лица права на управление транспортным средством или управление транспортным средством в состоянии опьянения. В данном случае страховая компания не несет ответственности по возмещению имущественного ущерба;

2) наступление страхового случая в период, когда транспортное средство находилось в угоне;

3) умышленное совершение дорожно-транспортного происшествия застрахованным лицом.

Максимальные размеры компенсационных выплат по обязательному страхованию гражданской ответственности в дорожно-транспортных происшествиях также утверждены Государственной комиссией по регулированию страховой деятельности КНР. Их размеры составляют:

— при возмещении имущественного вреда — 2000 юаней;

— при возмещении медицинских расходов — 10 000 юаней;

— при возмещении вреда, причиненного жизни и здоровью — 110 000

юаней.

В случае отсутствия вины в дорожно-транспортных происшествиях застрахованного транспортного средства максимальные размеры выплат сокращаются до 100 юаней в отношении возмещение имущественного вреда, до 1000 юаней в возмещение медицинских расходов и 11 000 юаней в возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью.

Страховщик согласно положениям закона или по закрепленному в договоре соглашению (например, при добровольном страховании) обязан непосредственно выплатить денежные средства третьей стороне в том случае, если ущерб, нанесенный застрахованной стороной, покрывается страхованием гражданской ответственности.

В законодательстве Китая регулируется также страхование перевозки грузов, которое обеспечивает финансовую защиту имущественных интересов партнеров по бизнесу: грузовладельцев, грузоотправителей и грузополучателей. В КНР следуют общепризнанным в международной практике правилам, которые регламентируют страхование перевозимых грузов при международных перевозках. Базисным условием страхования, например, внешнеторговых грузов, является страхование «с ответственностью за все риски». При этом международное страхование грузов, как и страхование грузов при их перевозке по территории Китая, может предусматривать дополнительный набор страховых рисков. В то же время страховое покрытие, кроме транспортировки, может распространяться на погрузку, разгрузку, перегрузки, а также временное хранение груза на складе. Страхование «с ответственностью за все риски» охватывает следующие страховые случаи:

— утрата всего груза или его части;

— гибель всего груза или его части;

— повреждение всего груза или его части, произошедшие в результате любых событий, кроме специально оговоренных в договоре случаев.

Кроме этого по договору добровольного страхования возмещаются убытки при повреждении транспортных средств в результате пожара, бури и других стихийных бедствий. Также к страховым случаям могут быть отнесены повреждение транспорта при взрыве, провалах мостов и тоннелей, причиненные повреждения при принятии мер для спасания груза (перевозочного средства) или для тушения пожара, угона транспортного средства и несчастных случаев при погрузке, укладке, выгрузке груза и заправке транспортного средства топливом [10].

В отношении страхования средств речного и морского транспорта действуют правила, по которым подлежат возмещению убытки, возникшие при крушении или столкновении транспортных средств между собой или удара их о неподвижные или плавучие предметы, опрокидывания или посадки судна на мель или затопления судна, а также пропажи судна без вести. В отношении перевозимого судном груза устанавливаются страховые случаи, связанные с повреждением, порчей и заливом груза забортной во-

дой. Подлежат возмещению убытки, расходы и взносы при общей аварии судна (так называемое страхование «с ответственностью за частную аварию»). Допускается осуществление страхования «без ответственности за повреждение судна, кроме случаев крушения». По договору страхования, заключенному на данных условиях, страховым случаем в отношении грузов, перевозимых всеми видами транспортных средств, признается полная утрата (гибель) всего груза или его части при наступлении следующих событий: взрыва или пожара на перевозочном средстве; столкновения, опрокидывания или схода с рельсов наземного транспорта; разгрузки груза; выбрасывания груза за борт и др.

Договор добровольного страхования может быть заключен на отдельную перевозку, также можно приобрести генеральный полис на страхование всех грузов, перевозимых в течение длительного периода (например, в течение года). Размер страховых тарифов определяется в каждом случае индивидуально, как процент от страховой суммы, и зависит от специфических свойств груза, вида транспорта, условий и особенностей перевозки груза, срока транспортировки, а также страховых рисков.

Страховым законодательством КНР налагаются определенные обязанности на страховщиков и страхователей. Так, застрахованная сторона должна соблюдать соответствующие правила, касающиеся безопасности, противопожарной безопасности, техники безопасности при производственной деятельности и мер по охране труда и защиты застрахованных объектов.

В соответствии с договором страхования страховщик может проводить проверку безопасности застрахованных объектов (в особенности большегрузных автомобилей, автомобилей, предназначенных для перевозки пассажиров и др.) и своевременно предоставлять страхователю или застрахованной стороне в письменном виде предложения по ликвидации опасных факторов или скрытых угроз, которые могут привести к наступлению страхового случая. В случае если страхователь или застрахованная сторона не выполнили должных обязательств, касающихся безопасности застрахованных объектов, страховщик имеет право потребовать уплаты дополнительного страхового взноса или аннулировать договор. В то же время страховщик с согласия застрахованного может самостоятельно принять меры предосторожности с тем, чтобы обезопасить страхуемые объекты, но при этом расходы, понесенные при осуществлении таких мер, могут быть включены в сумму страховых взносов. В случае, если в течение действия договора риски, касающиеся объектов страхования, возросли, то застрахованная сторона обязана согласно договору своевременно уведомить об этом страховщика, и последний имеет право потребовать дополнительного страхового взноса либо аннулировать договор.

Страховщик по договору страхования транспортного средства, если не имеется других договоренностей, может уменьшить сумму страховых взносов и возвратить долю полученных страховых взносов, рассчитанных

на ежедневной основе при возникновении любого из нижеописанных случаев:

1) обстоятельства, на которых базировался расчет суммы страхового взноса, переменились, и риски для застрахованных объектов существенно снизились;

2) страховая стоимость транспортного средства существенно снизилась.

Страховая стоимость страхуемых транспортных средств согласовывается между страхователем и страховщиком и определяется в договоре либо устанавливается в соответствии с реальной стоимостью объекта страхования во время возникновения страхового случая. В последнем случае к оценке стоимости может быть привлечен независимый специалист-оценщик или специализированная компания.

По общему правилу сумма страховки не может быть выше страховой стоимости. В случае если она превышает страховую стоимость, то превышающая стоимость часть считается недействительной. В случае если сумма страховки оказалась ниже страховой стоимости транспортного средства, то страховщик берет на себя компенсацию согласно пропорции между суммой страховки и страховой стоимостью.

Законодательством Китая предусматривается, что необходимые и разумные расходы, понесенные страховщиком и застрахованной стороной при расследовании и установлении характера и причин наступления страховых случаев и нанесения ущерба объектам страхования, должны покрываться страховщиком. В том случае, когда из-за наступления страхового случая при страховании ответственности между страховщиком и страхователем возникает спор, например, по сумме оценки ущерба, причиненного транспортному средству, то стороны вправе передать его в суд или арбитраж. При этом страховщик берет на себя расходы по арбитражу и судебному процессу и другие необходимые и разумные расходы, понесенные застрахованной стороной.

Особое внимание в законодательстве Китая уделено вопросам юридической ответственности по договорам страхования транспортных средств и обязательной гражданской ответственности автовладельцев [11]. В частности, уголовная ответственность наступает за умышленную подделку объектов страхования, подделку страховых полюсов, фальсификацию наступления страховых случаев, вымогательство у страховщика страховой суммы путем умышленного совершения страховых случаев, фальсификацию причин случившегося или преувеличения суммы убытков и других правонарушений. В случае если страховая компания или кто-либо из ее сотрудников скрывает какую-либо важную информацию об условиях страховых договорах с тем, чтобы ввести в заблуждение застрахованную сторону, либо отказывается выполнять указанные в договоре обязательства по компенсации или страховым выплатам, и если указанные действия содержат в себе состав преступления, то нарушитель привлекается к уго-

ловной ответственности. Если нарушение незначительно и не имеет состава уголовного преступления, то орган страхового контроля налагает на страховую компанию штраф в размере от 50 000 юаней до 300 000 юаней, а также налагает на сотрудников, нарушивших законодательство, штраф в размере от 20 000 и до 100 000 юаней. Если совершенные нарушения представляются довольно серьезными или даже незначительные нарушения носят систематический характер, то деятельность страховой компании может ограничиваться, либо компания получает предписание от органа страхового контроля заняться другим видом деятельности.

Аналогичные виды ответственности предусматриваются в отношении страховых агентов и страховых брокеров. Если страховой агент или страховой брокер уличен в обмане застрахованной стороны, страхователя или бенефициаров, как при заключении (например, существенно занижена сумма страхового возмещения), так и в период действия договоров страхования (например, безосновательный отказ от страховых выплат), то при наличии состава преступления против них проводится предусмотренное законом уголовное расследование. В случае если совершенное нарушение незначительно (например, пропуск срока страховых выплат), то к ним применяются меры административного характера, в частности, орган страхового контроля выдает предписание об устранении нарушений и одновременно может налагать штраф в размере от 50 000 юаней до 300 000 юаней. Если в ходе уголовного расследования будут доказаны факты обмана или других незаконных действий или если незначительные нарушения повторяются в течение определенного период, то орган страхового контроля имеет право отозвать разрешение на агентскую или брокерскую страховую деятельность [12].

Добровольное страхования транспортных средств и обязательное страхование гражданской ответственности их владельцев не являются основными в системе страхования в Китае. Однако за период с 2000 по 2010 гг., когда было основано более 120 страховых компаний, практически все из них стали осуществлять эти виды страхования [13]. К ведущим компаниям по страхованию транспортных средств и обязательному страхованию гражданской ответственности их владельцев следует отнести *China Life Insurance Company*, имеющую 1,5 млн. страховых агентов и 17 тыс. отделений по всей стране. Количество выданных страховых полюсов к началу 2017 г. превысило 247 млн, при этом более 50 млн полюсов относятся к страхованию транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев [13]. Основными конкурентами указанной компании являются *Ping An Life*, *New China Life* и *China Pacific Life*, суммарные объемы активов этих четырех компаний составляют около половины активов страхового рынка КНР [14].

Развитие рынка страхования в Китае заметно расширило осуществление страхования транспортных средств (автомобилей, мотоциклов, средств железнодорожного транспорта, речных, морских и воздушных су-

дов), а также обязательное страхование гражданской ответственности их владельцев. При этом страхования транспортных средств, за исключением отдельных их видов, носит добровольный характер, хотя в КНР уже рассматривается вопрос о включении в систему обязательного страхования и страхование транспортных средств, что следует признать вполне обоснованным и вызванным современными тенденциями как в транспортной системе, так и в страховой сфере.

Литература

1. Китай стал третьим в мире страховым рынком // http://ru.gbtimes.com (дата обращения: 15 марта 2018г.).
2. https://ria.ru/world — официальный сайт Российского информационного агентства «Новости» (дата обращения: 14 апреля 2018г.).
3. Глава 2 «Транспортные средства и водители» Закона КНР «О мерах дорожной безопасности», принятый на 5-м заседании Постоянного комитета Всекитайского Собрания Народных Представителей 10-го созыва 28 октября 2003 года // http://asia-business.ru/law — Информационно-аналитический портал «Бизнес в Китае» (дата обращения: 23 мая 2018г.).
4. Второе Разъяснение Верховного народного суда КНР от 31 мая 2013 г. «О некоторых вопросах применения Закона КНР «О страховании» (№ 14-2013) // https://cnlegal.ru/civil_law/insurance — Интернет-блог о законодательстве КНР (дата обращения: 25 мая 2018г.).
5. Статья 34 Закона КНР «О страховании» от 30 июня 1995 г. Принят на 14-й сессии Постоянного Комитета Всекитайского Собрания Народных Представителей 8-го созыва // http://www.gov.cn — официальный сайт Правительства КНР (дата обращения: 23 апреля 2018г.).
6. Официальный курс китайского юаня к российскому рублю составляет 1:9,95 (на 1 июня 2018мг.) // http://www.cbr.ru — официальный сайт Банка России.
7. https://cnlegal.ru — Интернет-блог о законодательстве КНР (дата обращения: 15 мая 2018 г.).
8. https://www.alfastrah.ru — официальный сайт компании «Альфа страхование» (дата обращения: 18 мая 2018 г.).
9. Госсовет КНР внес изменения в правила ОСАГО // https://cnlegal.ru — Интернет-блог о законодательстве КНР (дата обращения: 13 мая 2018 г.).
10. Бажанов, П. А. Обязательное страхование автогражданской ответственности в КНР // https://cnlegal.ru (дата обращения: 21 октября 2012 г.).
11. Законы Китайской Народной Республики // http://law.uglc.ru/insure.htm — UGL Corporation Ltd. (дата обращения: 25 мая 2018 г.).
12. Статьи 138—139 гл. 7 Закона КНР «О страховании» от 30 июня 1995 г. Принят на 14-й сессии Постоянного Комитета Всекитайского Собрания Народных Представителей 8-го созыва // http://www.gov.cn. — официальный сайт Правительства КНР (дата обращения: 23 апреля 2018 г.).
13. Государственный комитет по контролю и управлению страхованием. Статистический отчет за 2013 г. // http://www.cbrc.gov.cn/chinese/newIndex.html (дата обращения: 30 мая 2018 г.).
14. Annual Report 2017 on SEC Filing Form 20-F // China Life Insurance Company. (дата обращения: 27 января 2018 г.)
15. China Insurance Yearbook 2016 // http://www.china-insurance.com (дата обращения: 15 мая 2018 г.).

Literature

1. China has become the world's third largest insurance market // http://ru.gbtimes.com (date accessed: 15 March 2018.).
2. https://ria.ru/world the official website of the Russian news Agency «news» (date: April 14, 2018).
3. Chapter 2 «Vehicles and drivers» of the PRC law «on road safety measures», adopted at the 5th meeting of the Standing Committee of the national people's Congress of the 10th convocation on October 28, 2003 // http://asia-business.ru/law -Information and analytical portal «Business in China» (date of application: may 23, 2018).
4. The second Explanation of the Supreme people's court of China dated may 31, 2013 «on some issues of application of the law of China «on insurance» (№ 14-2013) // https://cnlegal.ru/civil_law/insurance -online blog about the legislation of the PRC (date of application: 25 may 2018).
5. Article 34 of the PRC Law «On insurance» dated June 30, 1995 Adopted at the 14th session of the standing Committee of vsekitajsky meeting of National representatives of the 8-th convocation // http://www.gov.cn — the official website of the Government of the PRC (accessed: April 23, 2018.).
6. The official exchange rate of the Chinese yuan to the Russian ruble is 1:9,95 (as of June 1, 2018mg.) // http://www.cbr.ru -official website of the Bank of Russia.
7. https://cnlegal.ru — a blog about Chinese law (date accessed: 15 may 2018).
8. https://www.alfastrah.ru -the official website of the company «alpha insurance» (date of application: may 18, 2018).
9. The state Council of China has made changes to the rules of CTP // https://cnlegal.ru -online blog about the legislation of the PRC (date of application: 13 may 2018).
10. Bazhanov, p. A. Compulsory insurance of automobile liability in China // https://cnlegal.ru (accessed: October 21, 2012).
11. Laws of the people's Republic of China // http://law.uglc.ru/insure.htm -UGL Corporation Ltd. (accessed 25 may 2018).
12. Articles 138-139 of Chapter 7 of the PRC Law «On insurance» dated June 30, 1995 Adopted at the 14th session of the standing Committee of vsekitajsky meeting of National representatives of the 8-th convocation // http://www.gov.cn. — the official website of the Government of the PRC (accessed: April 23, 2018).
13. State Committee for control and management of insurance. Statistical report for the 2013 // http://www.cbrc.gov.cn/chinese/newIndex.html (Yes, the one of access: 30 may 2018).
14. Annual Report 2017 on the SEC Filing Form 20-F // China Life Insurance Company. (accessed: 27 January 2018))
15. China Insurance Yearbook 2016 // http://www.china-insurance.com (date of issue: 15 may 2018).

УДК 341.9:368

© Мальцев В. А.
— кандидат юридических наук, доцент
кафедры «Финансовое право и налогообложение»
Юридического института Российского
университета транспорта (МИИТ)

Особенности правового регулирования страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в Австралии

Аннотация. В статье рассматривается система и специфика правового регулирования страхования в Австралии транспортных средств и страхование гражданской ответственности их владельцев. Указывается на то, что страхование на транспорте отнесено австралийским законодательством к сфере общего страхования, к которой отнесены Закон о страховании, Закон о договоров страхования и другие законы, регламентирующие отдельные аспекты страхования. Однако в большей степени вопросы страхования транспортных средств входят в систему специального страхового законодательства, которое отнесено к компетенции законодательных органов штатов. Анализируются отдельные особенности, устанавливаемые законодательством штатов в отношении осуществления страхования транспортного средства, его регистрации, порядка заключения договора страхования и выдачи страхового полиса. Раскрываются основные виды автострахования, дается характеристика как добровольного, так и обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспорта. Указаны особенности условий договоров страхования по основным видам страховок транспортных средств. рассмотрены преимущества отдельных видов страхования транспортных средств Отмечены специфические условия страхования, учитывающие рейтинг водителей, включающий в себя безаварийное вождение, марку машины, ее техническое состояние, а также стаж водителя, его возраст и даже пол. Показаны основные параметры расчетов страховых сумм, страховых тарифов и страховых взносов в отношении отдельных видов автотранспортных средств. Проводится анализ действующей системы льгот, предусматриваемых при заключении договора обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в австралийских страховых компаниях. При этом отмечаются отличия в установлении и применении льгот по страховым тарифам и страховым взносам, применяющимся в Австралии и в Российской Федерации. Освещены обязанности водителей транспортного средства при совершении дорожно-транспортного происшествия и условия покрытия причиненного ущерба. Указаны критерии определения страховых слу-

чаев, связанных со стихийными бедствиями. Затронуты вопросы особенностей деятельности австралийских страховых компаний в сфере транспортного страхования. Отмечается, что отдельные аспекты страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в Австралии, в частности, касающиеся порядка одновременной регистрации автомобиля и выдачи страхового полиса, введения системы страховых льгот при заключении договора страхования транспортного средства и гражданской ответственности его владельца, а также установление рейтинга водителя в целях не только для определения страховых тарифов и сумм страховых взносов, но и для повышения безопасности вождения, могут быть применены в законодательстве РФ.

Ключевые слова: страхование; сфера общего страхования; обязательное страхование гражданской ответственности; страховой полис; рейтинг водителей; страховая сумма; страховой случай.

© Maltsev V.
— candidate of legal sciences, associate professor
of department «Financial law and taxation»
of the Law Institute of the Russian University of transport

Abstract. The article deals with the system and specifics of legal regulation of insurance in Australia vehicles and insurance of civil liability of their owners. Indicates that the insurance for transportation related Australian legislation to the sphere of General insurance, which includes insurance Law, the Law on insurance contracts, and other laws governing specific aspects of insurance. However, largely the insurance of vehicles included in the special insurance legislation, which is within the competence of the state legislatures. Analyses the specific features established by the legislation of the States concerning the implementation of insurance of the vehicle, its registration, the order of concluding the insurance contract and issuance of the insurance policy. This article describes the basic types of auto insurance, is a characteristic of both voluntary and compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles. Specified features of the conditions of insurance contracts the main types of insurance vehicles. discusses the advantages of certain types of insurance vehicles Marked by a specific insurance conditions, taking into account the rating drivers, including accident-free driving, the make of the car, its technical condition as well as the experience of the driver, his age and even gender. Shows the main parameters for the calculation of insurance amounts, insurance rates and insurance premiums in respect of certain types of vehicles. The analysis of the current system of benefits provided at the conclusion of the contract of compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles in the Australian insurance companies. This marked distinction in the establishing and application of benefits on insur-

ance rates and insurance premiums that apply in Australia and in the Russian Federation. Lit duties of a driver of the vehicle when making a traffic accident and the conditions of the damage caused. Specify the criteria for insurance claims related to natural disasters. The issues features activities of Australian insurance companies in the field of transport insurance. It is noted that certain aspects of vehicle insurance and civil liability of their owners in Australia, in particular relating to the procedure for simultaneous registration of vehicle and issuing an insurance policy, the introduction of the health insurance benefits at the conclusion of the insurance contract of the vehicle and the civil liability of the owner as well as the establishment of the rating of the driver in order not only to determine insurance rates and the amounts of insurance contributions, but also to improve driving safety, can be applied in the legislation of the Russian Federation.

Keywords: insurance; common insurance; compulsory insurance of the civil liability; insurance policy; the rating of the drivers; the insurance amount; of the insurance case.

Страхование автомобильного транспорта и страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Австралии регулируется как законодательством страны, так и законодательством штатов. Такое положение свойственно федеративным государствам англосаксонской правовой системы (США, Канады). В то же время в этих странах имеются как общие принципы, так и особенности в правовой регламентации указанных видов страхования, которые отражают специфику географического положения, уровень развития транспортной системы, состояние автомобильной промышленности и многие другие факторы.

Географическое положение Австралия или Австралийского Союза (*Commonwealth of Australia*) предопределило необходимость высокоразвитой системы автомобильных дорог. По состоянию на 2016 г. в стране имелось около 1 млн км дорожного покрытия и почти 19 млн зарегистрированных автомобилей, что для государства с 23-миллионным населением является очень высоким показателем. Австралия является второй страной в мире по количеству автомобилей на душу населения [1]. В связи с этим в стране на уровне органов государственной и местной власти уделяется пристальное внимание обеспечению транспортной безопасности, защите интересов владельцев транспортных средств и обеспечению прав граждан при пользовании транспортном. Уже на протяжении более 50 лет в Австралии действует обязательная регистрация автомобиля и обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Страхование транспортных средств, а также страхование гражданской ответственности автовладельцев в Австралии относиться к сфере общего страхования. Сфера общего страхования регулируется двумя основными

законодательными актами: Законом о страховании 1973 г. и Законом о договорах страхования 1984 г. Отдельные вопросы, связанные с организацией страхования, находят свое закрепление в специальных законах. Так, гл. 7 Закона о корпорациях 2001 г. устанавливает требования в отношении деятельности страховых агентов и страховых брокеров [2]. В то же время многие вопросы, связанные с конкретными условиями страхования транспортных средств отданы на регламентацию страховым компаниям.

В отличие от некоторых других федеративных государств (например, США) страхование гражданской ответственности автовладельцев является обязательным во всех штатах Австралии. При этом получение страхового полиса по указанному виду страхования позволит зарегистрировать свое транспортное средство. В противном случае владелец не сможет получить соответствующий документ и тем самым не получит разрешение на эксплуатацию своего автомобиля. В большинстве штатов Австралии, страховые взносы по обязательному страхованию гражданской ответственности включаются в сумму ежегодного регистрационного взноса за транспортное средство, что является вполне удобным платежом для автовладельцев. Однако в штате Новый Южный Уэльс они уплачиваются отдельно перед продлением регистрации автотранспортного средства, а в штате Квинсленд обязательный страховой полис (*compulsory third party motor insurance*) оформляется в авторизованных страховых компаниях перед ежегодной перерегистрацией транспортного средства. В других штатах он выдается органом, осуществляющим государственную регистрацию транспортных средств [3].

В Австралии в отношении транспортных средств возможно страхование трех видов. Первое из них — общепринятое обязательное страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства (ОСАГО). Второй вид страхования подразумевает добавление к нему двух рисков, более характерных для российского добровольного страхования, — от пожара и угона. В случае повреждения автомобиля в результате указанных событий выплату по страховке получит страхователь. Третий вид страховых полисов включает в себя обязательное страхование автомобиля плюс два вышеописанных риска («пожар» и «угон»), а также выплату возмещения, даже если авария произошла по вине владельца страховки. Однако здесь предусмотрен один важный момент: если в аварии виноват владелец страхового полиса, то он обязан заплатить специальный взнос в размере 450 австралийских долларов (около 300 долл. США). Все затраты на ремонт, превышающие данную сумму, покрывает страховая компания. При этом допускается страхование даже от уплаты этого взноса.

При расчете стоимости страховки во внимание берутся такие факторы, как марка машины, пробег, техническое состояние, стаж вождения, возраст и даже пол водителя. Всех водителей по стажу в Австралии делят на восемь уровней, самый высокий дается тем, у кого стаж вождения автомобиля составляет не меньше восьми лет. Рейтинг водителя машины снижа-

ется при попадании в аварию по его вине. При этом предоставляется возможность застраховать и сам рейтинг. В этом случае страховая сумма будет значительно выше, но при совершении дорожно-транспортного происшествия по вине страхователя размер страховых взносов для него увеличен не будет. В системе австралийского автострахования действует поощрительное правило, по которому один раз в три года можно попасть в ДТП без снижения водительского рейтинга. Для сравнения стоит заметить, что такая льгота не предусматривается в российских страховых компаниях.

Зависимость страховых выплат от марки автомобиля и стажа водителя можно рассмотреть на следующем примере. Возьмем автомобиль престижного в Австралии класса «Toyota Fortuner» (2016 года выпуска). Размер страховых взносов составит около 1150 австралийских долларов в год (850 долл. США). Покупается такой автомобиль, как правило, в кредит, поскольку сумма всех выплат за автомашину составляет около 45 тыс. австралийских долларов (35 тыс. долл. США) [4]. Полная страховка одного из самых дешевых автомобилей по австралийским меркам (Ford Focus 2008 г.) будет равна 580 австралийских долларов (около 400 долл. США) в год. Но это будет только в случае, если его владелец имеет самый высокий рейтинг. Для водителя с низким рейтингом такая страховка обойдется в —2,5 раза дороже.

Средняя стоимость страхового полиса различается в зависимости от штата, так, в Квинсленде она составляет около 600 австралийских долларов в год, в Виктории — 615, в Западной Австралии — 520, Южной Австралии — 580, Тасмании — 550. Это связано с различными условиями (климатическими, состоянием дорог, их загруженностью, уровнем их безопасности и т.п.).

Страхование автомобиля может также включать в себя еще один вид, который носит название «покрытие дорожных расходов» (*travel costs*). Страховые взносы по нему самые низкие (от 40 до 70 долл. США в год), зато практически все австралийские автовладельцы с удовольствием им пользуются. Преимущество этого вида страхования заключается в том, что за столь незначительные деньги владелец автомобиля получает возможность не думать о том, как ему поступить в случае поломки машины в дороге, и особенно вдали от населенных пунктов. В этом случае водителю достаточно позвонить в страховую компанию (в любое время), назвав свои координаты и номер полиса, и к нему будет выслана бригада экстренной технической помощи. Если неисправность не может быть устранена на месте, машину доставят в автосервис, причем крупнейшие страховщики для этого в случае необходимости используют даже вертолеты. Если же автовладелец оформил максимальную страховку на покрытие дорожных расходов (70 долл. США в год), то ему страховщик предоставит еще и такси, которое отвезет до отеля с оплаченным до конца ремонта номером. В случае, если у автомобиля на момент поломки еще не истек гарантийный

срок, страховая компания вправе переложить оплату затрат на его ремонт на продавца автомобиля, а если гарантийный срок прошел и требуется сложный ремонт, может выставить счет по оплате стоимости запасных частей его владельцу. При этом берется во внимание общее техническое состояние автомобиля на момент поломки и причина поломки. Поскольку если поломка произошла в результате плохого состояния дорожного покрытия (выбоины, ямы), то страховая компания выставляет счет на ремонт автомобиля организации, отвечающей за содержание дороги. При этом могут быть привлечены эксперты для составления заключения, которые имеются практически в каждой страховой компании. Но следует отметить, что такие случаи происходят очень редко, так как в Австралии автотрассы и прилегающие к ним дороги всегда находятся в хорошем состоянии.

Разумеется, возникает вполне понятный вопрос: «Почему так дешево?». Ведь выезд бригады механиков, произведенный ремонт и даже вертолет не могут стоить всего 60 австралийских долларов в год (около 2700 руб.). Здесь следует знать, что представляет собой рынок автострахования в Австралии. Во-первых, крупнейшие страховые компании — это целые империи, объединяющие автосервисы, магазины автозапчастей, турагентства и другие организации. Во-вторых, автомобильный парк Австралии в прекрасном состоянии. Водители не задумываются об устройстве и даже о ремонте машин. Единственное что они должны помнить, что каждые 5000 км пробега необходимо заезжать в автосервис для текущего обслуживания (замену масла, осмотра), поскольку отметки о регулярном посещении автосервиса обязательны для страхового обслуживания. В третьих, в Австралии функции страховых компаний и дорожной полиции в определенных аспектах схожи. Если, например, в России контроль за техническим состоянием автомобилей возлагается на Государственную инспекцию безопасности дорожного движения (ГИБДД), то в Австралии и на страховые компании, доход которых тем больше, чем реже происходит поломка машины. Поэтому страховщики стараются всячески поощрять аккуратных автовладельцев. К тому же правила дорожного движения соблюдаются не только из боязни дорожной полиции и штрафов, но и чтобы не увеличивать выплаты на страховку.

Вот, например, как поощряется автовладелец в одной из страховых компаний Сиднея [5]. Если в течение года действия страховки водитель не совершал дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), он автоматически получает 60%-ную скидку на страховые взносы. Если все же он стал виновником незначительной автомобильной аварии, то на следующий год он может получить 40%-ную скидку, независимо от того, в какой страховой компании она будет оформлена (данные о ДТП имеются на общем сайте полицейских управлений штатов). В дальнейшем владелец может за каждый безаварийный год получать до 10% скидки, т.е. через год она составит 50%, а через два — опять 60%. Однако если в течение года

автовладелец совершил три (пусть даже незначительные) аварии, то на следующий год он теряет право на получение скидки по страховым взносам.

Согласно австралийским законам, при ДТП водитель, причастный к нему, обязан немедленно остановить транспортное средство, заглушить двигатель, включить аварийную световую сигнализацию и выставить знак аварийной остановки. Знак устанавливается на расстоянии, обеспечивающем в конкретной обстановке своевременное предупреждение других водителей об опасности. Однако это расстояние должно быть не менее 50—100 м от транспортного средства. Если в результате ДТП имеются пострадавшие или причинен вред имуществу, владелец которого отсутствует на месте происшествия, водитель обязан сообщить о случившемся в дорожную полицию и при необходимости вызвать скорую помощь, записать фамилии и адреса очевидцев, сообщить другому водителю (вне зависимости от того, кто виновен в дорожном происшествии) свою фамилию и имя, адрес проживания, регистрационный знак транспортного средства и предъявить водительское удостоверение. В случае если отсутствуют пострадавшие в ДТП, а вред причинен только имуществу, при этом характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий его участников, разбор происшествия может быть осуществлен без участия полиции. В этом случае водители также должны записать фамилии и адреса очевидцев, сообщить друг другу упомянутые сведения. Заявление о произошедшем ДТП подается через вебсайт австралийской федеральной полиции. В то же время, если водитель находится за рулем незарегистрированного автомобиля и без обязательной страховки, на него может быть наложен штраф до 1200 австралийских долларов (около 900 долл. США) [6].

Для иностранных автовладельцев в Австралии законы и правила вождения также меняются в зависимости от штата. Некоторые штаты (Квинсленд, Западная Австралия) требуют, чтобы они имели при себе Международную лицензию вместе с водительскими правами. Другие штаты (Южный Уэльс) требуют носить только водительские права вместе с их официальным переводом на английский язык.

Интересным в Австралии представляется дифференциация суммы обязательного автострахования и страхования гражданской ответственности в зависимости от пола и возраста водителя. Женщины составляют значительное меньшинство на дорогах, чем мужчины. Однако женщины-водители могут претендовать на более дешевое страхование, хотя и имеют невысокий рейтинг. Это связано с тем, что они включаются в так называемый «низкий профиль риска». Хотя это не означает, что женщины получают дешевое страхование автомобиля, но страховая политика в стране (на основе статистических данных) исходит из того, что они, как правило, значительно меньше попадают в ДТП и более аккуратны в вождении, что снижает расходы страховых компаний.

В отношении молодых автовладельцев, и особенно которые впервые получают водительские права, действуют несколько иные правила. Они не только должны придерживаться строго установленных правил регистрации, но и должны осознавать, что они включаются в категории низкого рейтинга и относятся к группе повышенного риска, что влечет за собой увеличение размера страховых взносов, даже если они владеют недорогим автомобилем.

Как женщины-водители, так и пенсионеры пользуются льготами по уплате более низких размеров страховых взносов, чем другие водители. Однако им приходится сталкиваться с некоторыми обязательными условиями. Например, водители в возрасте старше 65 лет в зависимости от штата, в котором они живут, могут быть обязаны при оформлении обязательной страховки представить карту медицинского осмотра или данные об «испытании вождения», чтобы гарантировать, что они могут осуществлять вождение транспортного средства. В то же время пенсионеры-владельцы автомобиля освобождены от уплаты регистрационного сбора [7].

Обязательное страхование гражданской ответственности в Австралии покрывает расходы (ущерб) водителя или владельца автомобиля и возмещает причиненный ущерб здоровью. Если в результате ДТП нанесен вред другим водителям или пешеходам во время движения, компенсация будет выплачена страховой компанией. При этом страховщик будет оплачивать только стоимость ремонта автомобиля другого владельца, которому причинен ущерб. Однако необходимо учитывать, что по обязательному страхованию гражданской ответственности полностью имущественный ущерб не будет покрыт. Полное возмещение распространяется только на травмы, которые причинены другим лицам, а не за повреждение своего автомобиля или иного имущества. Поэтому австралийцы, как правило, приобретают в добровольном порядке страховку, которая будет покрывать полный ущерб, причиненный как другому автомобилю, так и собственному, даже если доказана вина владельца последнего в совершении ДТП. При этом следует учитывать, что виновное в происшествии лицо обязано будет уплатить специальную пошлину (*access*) за полицейское расследование, которая составляет 600 австралийских долларов (около 400 долл. США) [8].

За последнее время в отношении страхования транспортных средств (и особенно автомобилей) в Австралии стали уделять большее внимание страховым случаям и, в частности, критериям определения стихийного бедствия. Не секрет, что стихийные бедствия являются особым видом страхового случая, поскольку они наносят вред сразу большому количеству транспортных средств и объем причиненного ущерба значителен. В связи с этим австралийские страховые компании при заключении договора страхования транспортного средства представляют страхователю правила определения стихийного бедствия. К примеру, убытки от бури будут

покрыты только в том случае, если скорость ветра превысила 100 км/ч и разрушения произошли на территории более 5 км. Аналогичным образом устанавливаются критерии в отношении таких стихийных бедствий, как градобитие, заморозки, разрушения транспортного средства под тяжестью снега и др. Все это повлекло за собой активизацию объединений страховщиков и развитие перестрахования в Австралии.

Наиболее крупные страховые компании представляют целый комплекс услуг как по добровольному, так и по обязательному страхованию транспортных средств и страхованию гражданской ответственности их владельцев. К ним относятся: страховая группа *QBE* (имеет представительства в 52 странах мира, работает на рынках страхования и перестрахования) и *IAG* (*Insurance Australia Group Limited*), являющаяся транснациональной страховой компанией со штаб-квартирой в Сиднее [9].

Таким образом, система правового регулирования и организация страхования транспортных средств в Австралии и страхование гражданской ответственности их владельцев строится как на общепризнанных принципах, так и имеет свои национальные особенности, которые, в первую очередь, направлены на расширение видов страховых услуг и выгодных условий страхования, тем самым создавая привлекательность, удобство в этой сфере для граждан и транспортных компаний, а также одновременно обеспечивая доходность страховщиков. Отдельные аспекты страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев, связанные с порядком оформления страховок, предоставлением их различных видов и условий, а также применением льгот в отношении страховых тарифов и страховых взносов для автовладельцев могут быть использованы в перспективе и в Российской Федерации.

Литература

1. International Transport Statistics Database. Transport in Australia // http://www.iraptranstats.net/aus (дата обращения: 12 января 2018 г.).
2. https://www.alrc.gov.au/publications/insurance-australia — официальный сайт Правительства Австралии (дата обращения: 18 января 2018 г.).
3. Greg Pynt. Australian Insurance Law: A First Reference (Chatswood: LexisNexis Butterworths, 2008).
4. http://avtoreliz.com/9448-v-avstralii — сайт журнала «АвтоРелиз» (дата обращения: 21 октября 2015г.).
5. 1Cover Travel Insurance // http:www.worldtravelserver.ru (дата обращения: 23 января 2018 .).
6. http://www.australiaoceaniatravel.com/travel-insurance-main (дата обращения: 10 февраля 2018 г.).
7. Ионов, В. Н. Страхование автомобилей в Австралии // http://www.insur-info.ru/press (дата обращения: 10 января 2018 г.).
8. Автострахование в Австралии: важные отличительные черты и особенности. Раздел: Пресс-релизы // http://australia-news.ru/releases (дата обращения: 29снтября 2017 г.).
9. https://www.iag.com.au — официальный сайт Insurance Australia Group Limited (дата обращения: 30 января 2018 г.).

Literature

1. International Transport Statistics Database. Transport in Australia // http://www.iraptranstats.net/aus (accessed 12 January 2018).
2. https://www.alrc.gov.au/publications/insurance-australia official website of the Australian Government (accessed 18 January 2018).
3. Greg Pynt. Australian Insurance Law: A First Reference (Chatswood: LexisNexis Butterworths, 2008).
4. http://avtoreliz.com/9448-v-avstralii -the website of the journal "Autoreliz" (date: 21 October 2015.).
5. 1Cover Travel Insurance // http:www.worldtravelserver.ru (accessed: 23 January 2018 .).
6. http://www.australiaoceaniatravel.com/travel-insurance-main (accessed: February 10, 2018).
7. Ion, V. N. Car insurance in Australia // http://www.insur-info.ru/press (accessed 10 January 2018).
8. Car insurance in Australia: important features and especially-STI. Section: Press releases // http://australia-news.ru/releases (date accessed: 29снтября 2017).
9. https://www.iag.com.au -official website of Insurance Australia group Limited (accessed: 30 January 2018).

УДК 656.2.073

© Запольский Д. В.
— юрисконсульт I категории отдела
правовой экспертизы Юридической службы
ВСЖД — филиала ОАО «РЖД»,
магистр юриспруденции
zapolskey_dv@mail.ru

Случай неприменения Рекомендаций МИ 3115-2008 при контрольной перевеске вагона в международном сообщении

Аннотация. Ответственность грузоотправителя по международным железнодорожным перевозкам грузов изменилась с 1 июля 2015 г. Одна из вновь применяемых мер — штраф за искажение сведений в накладной, которое повлекло увеличение тарифа, но не вызвало перегруз вагона. Ввиду того что основным способом определения массы является взвешивание на вагонных весах, возникает вопрос при каких обстоятельствах не применяются Рекомендации МИ 3115-2008, которые регламентируют порядок определения массы груза с учетом погрешности средств измерения.

Ключевые слова: международная железнодорожная перевозка; СМГС; искажение сведений о массе груза; рекомендации МИ 3115-2008.

© Zapolskii D.
— legal adviser of the I category Department
of legal expertise East Siberian railway legal service —
branch of open joint-stock society
«Russian railway roads», master of law

The case against the Recommendations of the MI 3115-2008 in control of hanging the carriage on international routes

Abstract. Responsibility of the consignor for the international carriage of goods has changed from 1 July 2015. One again apply responsibilities — penalty for misrepresentation of the invoice, which resulted in the increase of the tariff, but I didn't Overdrive the car. In view of the fact that the main method of determining the mass is weighing on the wagon scales, the question arises under what circumstances do Not apply recommendations MI 3115-2008, determine the procedure for determining the mass of the load taking into account

the error of measuring instruments.

Keywords. international railway transport; SMGS; misrepresenting the weight of the load; the recommendations of the MI 3115-2008

Перевозчик имеет право в соответствии со ст. 23 Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (действует с 1 ноября 1951 г. с изменениями и дополнениями на 1 июля 2017 г.) (далее — СМГС) проверить, соблюдены ли отправителем условия перевозки и соответствует ли отправка сведениям, указанным отправителем в накладной. Данная проверка должна производится в соответствии с национальным законодательством.

В случае обнаружения несоответствий сведений о массе груза в накладной перевозчик составляет коммерческий акт. При этом ответственность грузоотправителя ограничена коэффициентами, установленными в ст. 43 СМГС и п. 35.4 Правил перевозок грузов (приложение № 1 к СМГС) (далее — Правила) для исключения случаев составления коммерческих актов по незначительным расхождениям массы груза. Данные коэффициенты применяются для каждого вагона в отдельности, а не в отношении общей массы всех перевозимых по одной накладной вагонов (см. постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа по делу А74-14938/2016).

Грузоотправитель несет ответственность перед перевозчиком за неправильное указание в транспортном документе сведений о грузе, снижающее стоимость перевозки [1] на основании ст. 16 СМГС.

При этом искажение сведений в накладной должно привести к занижению провозных платежей.

В соответствии с Правилами перевозчик при проверке массы груза может использовать тот же способ, что и отправитель, либо иной предусмотренный законом способ. При этом выявленные расхождения превышают допустимые погрешности (см. п. 6 Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции, утвержденного Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017 г.).

Предельное расхождение в результатах определения массы нетто груза подлежит применению независимо от того, одинаковыми или разными способами производилось определение массы груза на станциях отправления и назначения (или в пути следования). При этом даже в случае использования одинакового способа возможно возникновение разницы в результатах определения массы за счет разного рода погрешностей (погрешностей средств измерений, погрешностей в определении массы тары вагона по трафарету при измерении массы груженого вагона на вагонных весах и т.д.) (см. постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа по делу А19-10854/2016).

Допустимая погрешность, не являясь абсолютной и неизменной величиной, определяется исходя из сложившихся коммерческих обычаев,

свойств груза, а также обстоятельств конкретной перевозки и подлежит доказыванию сторонами по общим правилам, предусмотренным процессуальным законодательством.

В частности, при доказывании размера допустимого расхождения массы груза могут использоваться утвержденные ФГУП «ВНИИМС» Ростехрегулирования 20 мая 2008 г. Рекомендации МИ 3115-2008 «Масса грузов, перевозимых железнодорожным транспортом. Измерения и учет массы груза при взаиморасчетах между грузоотправителем и грузополучателем» (далее — Рекомендации). Указанный документ определяет предельное расхождение в результатах измерений массы груза на станции отправления и на станции назначения, которое представляет собой значение в процентах, рассчитанное с учетом предельных допускаемых погрешностей измерений массы груза на станциях отправления и назначения (п. 1.5), которые, в свою очередь, определяются исходя из метрологических характеристик используемых средств и методов измерений (п. 3.1) (см. постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа по делу А19-19461/2016). При этом стороны не лишены возможности доказывать, что применение названных Рекомендаций не является обоснованным в данном случае (см. п. 6 Обзора судебной практики по спорам, связанным с договорами перевозки груза и транспортной экспедиции, утвержденного Президиумом Верховного Суда РФ 20 декабря 2017 г.).

Рассмотрим случай, когда данные Рекомендации не применяются.

Согласно п. 8 Правил в разд. 21 железнодорожной накладной отправитель должен указать способ определения массы (на весах, указав тип весов), а также согласно п. 6.1.1., 6.2.2.4. Рекомендаций в разд. 21 накладной — погрешность средства измерения, тип весов и метод взвешивания. Неуказание данных сведений приводит к невозможности применения погрешности, так как применение погрешности к недостоверным данным не имеет смысла (см. постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа по делу А19-14030/2016).

Фактически отправитель не доказал факт определения массы груза путем взвешивания на станции отправления. В связи с чем можно сделать однозначный вывод: применение рекомендаций МИ 3115-2008 в данном случае невозможно, так как использование данной методики приведет к ошибочному или недостоверному результату (см. постановление Высшего Арбитражного Суда РФ №16398/2012).

Согласно выводам Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа от 24 января 2018 г. по делу А33-5061/2017: «…установить, каким способом ответчик определял массу груза на станции отправления, не представляется возможным по причине отсутствия соответствующих сведений в транспортной железнодорожной накладной и противоречивых пояснений ответчика. Исходя из изложенного, судами обоснованно принят расчет истца, произведенный с учетом применения рекомендаций МИ 3115-2008 (поправочного коэффициент к = 1,1, который служит для учета возможно-

го отклонения вероятностного распределения погрешности измерений массы от нормального распределения). В нарушение положений пункта 1 статьи 65 Арбитражного процессуального кодекса Российской Федерации ответчик не представил доказательств, что методика расчета, используемая истцом, привела к ошибочному или недостоверному результату».

При этом отправитель обеспечивает правильность сведений и заявлений, указанных им в накладной, также несет ответственность за все последствия от неправильного, неточного или неполного указания этих сведений и заявлений, а также от их внесения в несоответствующую графу накладной (см. постановление Арбитражного суда Восточно-Сибирского округа по делу А19-18143/2015).

На основании изложенного можно сделать выводы:

— отсутствие сведений в транспортной накладной о способе определения массы груза является основанием для неприменения погрешности к результатам взвешивания отправителя и неприменения Рекомендаций;

— но отсутствие данных о способе определения массы груза отправителем не снимают обязанности с перевозчика применить погрешность своего средства измерения при контрольной перевеске.

Литература

1. Самигулина, А. В. Особенности ответственности грузоотправителя и грузополучателя в договоре перевозки груза железнодорожным транспортом // Право и экономика. — 2016. — № 3. — С. 58—61.

Literature

1. Samigullina, A. V. features of the responsibility of the shipper and the consignee in the contract of carriage of goods by rail // Law and Economics. — 2016. — № 3. — P. 58—61.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656(091)

© Петров Ю. И.
— кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация
таможенного дела» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
petrov52@ro.ru

Развитие путей сообщения и транспортного законодательства в петровскую эпоху

Аннотация. В статье рассматриваются практические шаги Петра Великого, направленные на развитие путей сообщения и транспортного законодательства в государстве. Особое внимание уделено водным путям сообщения, развитие которых осуществлялось посредством строительства каналов, мерам, способствовавшим обновлению торгового парка судов и правовой регламентации этих процессов.

Ключевые слова: история; транспорт; законодательство; каналы; суда.

© Petrov Yu.
— candidate of historical sciences, associate professor,
professor of «The customs law and customs affairs»
of the Law institute of Russian university of transport

Development of communication routes and transport legislation in the Peter´s I era

Abstract. The article discusses the practical steps of Peter The great, aimed at the development of communication routes and transport legislation in the state. Particular attention is paid to the waterways, the development of which was carried out through the construction of canals, measures that contributed to the renewal of the commercial fleet of ships and the legal regulation of these processes.

Keywords: history; transport; legislation; channels; ships.

Коренные изменения во многих сферах государственной деятельности стали происходить в правление Петра Великого, который, по мнению В. О. Ключевского, вернулся из своего первого путешествия из-за границы с

представлением о Европе как «шумной и дымной мастерской с машинами, кораблями, верфями, фабриками, заводами» [1, с. 25]. Очевидно, что такой же царь захотел увидеть и Россию.

Проявляя заботу о развитии торговли и промышленности, Петр начал первые работы по устройству водных и сухопутных путей сообщения. Выходившие в это время распоряжения наглядно демонстрируют его усилия, направленные на просвещение русского купечества и становление торгового мореплавания, которые вместе со свободной торговлей и умелым производством, по его мнению, должны были создать источники изобилия и преумножить силу государства [2, с. 43].

Однако, с одной стороны, торговля всячески поощрялась и стимулировалась, а с другой — жестко регламентировалась государством, которое предписывало купечеству, где и чем торговать. В 1711 г. началось насильственное переселение в Петербург наиболее состоятельных купцов из разных городов страны. В 1713 г. было запрещено вывозить основные товары русского экспорта через г. Архангельск, давно уже являвшийся главным торговым портом России. Товары предписывалось везти для продажи в Петербург, где в то время еще не существовало соответствующей инфраструктуры. Петр торопился превратить Петербург в главный торговый центр страны. Но такого рода мероприятия вели к разрыву сложившихся торговых связей и способствовали разорению купечества. Вместе с тем предпринятые Петром меры постепенно возымели свое действие и привели к желаемым результатам. В течение 10 лет — с 1715 по 1725 г. число торговых судов, заходивших в петербургский порт, выросло примерно в 10 раз [3, с. 77—78].

Государство приступило к совершенствованию путей сообщения. В царствование Петра I правовое регулирование общественных отношений в сфере транспортных коммуникаций все больше стало обретать черты относительно стройной системы [4, с. 18].

Для развития водных путей сообщения Петр активно занялся строительством каналов и прежде всего на Волжско-Донском водного пути. Здесь он возобновил строительство, начатое еще турками во второй половине XVI в., судоходного канала между рекой Иловлей [Иловля — река в европейской части России, левый приток Дона. Общая длина реки составляет 358 км. Протекает по Саратовской и Волгоградской области, в общем направлении на юго-запад], притоком Дона и рекой Камышинкой [Камышинка — правый приток Волги длинной 102 км], притоком Волги. Строителям удалось вырыть часть соединительного канала и построить несколько шлюзов, но в 1701 г. работы прекратились в связи с начавшейся войной со Швецией.

Следующим шагом Петра по устройству искусственного водного пути для соединения Дона с Волгой стало строительство Ивановского канала. К 1707 г. было уже сооружено более 20 каменных шлюзов. Однако в 1711 г., когда Азов должен был перейти к туркам, работы были прекращены [7, с.

7].

После присоединения к России побережья Балтийского моря и основания г. Петербурга Петр задался целью создать Вышневолоцкую водную систему для активизации торговых отношений с Западной Европой, а также для снабжения новой столицы жизненно важными товарами. Для этого началось сооружение системы каналов, которые должны были позволить проложить водный путь от Балтийского к Каспийскому морю. Первым стал соединительный канал между реками Цною [Цна — река в Тамбовской и Рязанской областях России, левый приток Мокши (бассейн Волги). Длина реки 451 км] и Тверцою [Тверца — река в Тверской области Российской Федерации, левый приток Волги (впадает в нее в черте города Тверь). Длина реки 188 км], его строительство завершилось в 1708 г. [7, с. 7] Прошло 10 лет, и строения Вышневолоцкого канала стали разрушаться, сооружения обветшали, требовалось проведение ремонтных работ. В 1719 г. Петр I принял решение передать канал в частные руки новгородцу Сердюкову, обязав его при этом строить шлюзы на собственные средства. Для вознаграждения Сердюкова и на содержание шлюзов были направлены деньги, выручаемые от платы с проходящих груженых судов, а также с 1722 г. на 20 лет Сердюков получил право владеть кабацкими, таможенными и канцелярскими сборами.

В 1722 г. для развития судоходства по Вышневолоцкой системе Сердюков получил указание в вышневолоцких шлюзах сделать ворота в боровицких порогах, каменные запоры, сделанные для рыбной ловли разобрать, обеспечив тем самым свободное судоходство, а от Твери до Вышнего Волочка по обе стороны реки Тверцы вычистить бечевники [2, с. 82].

Из-за непригодности большинства судов для плавания по морям часто имела место их гибель. Созданные еще при царе Алексее Михайловиче, отце Петра I, суда для передвижения по морям и рекам были непрочными. Делались они обычно из сырой древесины, неплотно пригнанные боковины скреплялись скобами, при этом не конопатились, поэтому многие в плаваниях тонули вместе с грузом, нанося серьезных урон торговле. Чтобы поправить сложившееся положение, необходимо было отказаться от использования старых судов и налаживать строительство современных надежных кораблей. В 1714 г. на Ладожском озере, где наиболее часто гибли корабли, было запрещено использовать для перевозки грузов все ранее построенные суда.

Архангельским промышленникам, выходящим в море на промыслы на ладьях [Ладья — морское и речное парусно-весельное судно, приспособленное для дальних плаваний. Длина до 20 м, ширина до 3 м. Строительство ладей прекращено в России в начале XVIII в.] и кочах [Коч — русское мореходное парусное судно поморов и сибирских промышленников; деревянное, одномачтовое, однопалубное, промысловое, парусно-гребное, XI—XIX вв.], разрешено было еще в течение трех лет пользоваться этими судами, а за это время построить новые морские суда, аналогичные гукорам

[Гукор — парусное двухмачтовое судно с широким носом и круглой кормой водоизмещением 60—200 т]. Судостроителям были предложены рабочие проекты новых судов, таких как эверсы [Эверс — грузовое одномачтовое плоскодонное судно, имеющее вооружение], коломенки [Коломенка — беспалубное речное судно] и романовки [Романовка — парусное речное судно, вошло в истории как замечательное изобретение людей, живших в городе Романове Ярославского края на рубеже XVII—XVIII вв. Романовки до середины XIX века плавали по Волге, перевозя значительное количество грузов.]. Однако поскольку кораблей новых моделей не доставало, то в 1718 г. правительство вынуждено было разрешить доставку продовольствия и других товаров в Санкт-Петербург и в другие города по рекам и озерам на старых судах.

В 1719 г. последовало указание — старые суда в городах переклеймить, т.е. поставить на учет, и более этих моделей не делать под угрозой ссылки и уничтожения построенных таких судов [2, с. 77—78]. Кроме административных мер воздействия на купечество с целью быстрейшего обновления плавсредств торгового флота, Петр I прибегал и к мерам экономическим. В 1718 г. пошлину с клади, перевозимой на новых судах, брали обычного размера. Начиная с 1719 г. размер пошлины, взимаемой с клади, перевозимой на старых судах, удвоили по сравнению с новыми судами. На следующих год эта пошлина увеличилась в три раза для старых судов, и такой ее рост был установлен на каждый следующий год. Но и этими мерами Петр I не ограничился и поручил вести разъяснительную работу среди купцов-судостроителей. До них доводились сведения об убытках, которые несли ежегодно на Ладожском озере от затопления старых судов. Только за лето 1718 г. затонуло до 1000 судов, а с начала существования г. Петербурга более 10 000. Однако новое приживалось с трудом, да и возможности по строительству современных судов были ограничены технологически и ресурсно, но правительство настаивало на обновлении судоходного парка, и в 1720 г. вторично были направлены представители власти на судоверфи с приказом суда о ликвидации старых моделей, а хозяев подвергнуть установленным наказаниям [2, с. 79].

Вместе с тем интересы государства вынудят правительства продолжать пользоваться суднами старых образцов и в дальнейшем. В 1725 г. было принято решение продлить еще на три года перевозку соли, хлеба, железа и меди на старых судах из Астрахани по Волге и по другим рекам до Ладожского озера. В 1736 г. и в последующие годы возникшие проблемы со строительными материалами в Петербурге заставили правительство из-за недостатка новых судов разрешить привозить материалы на старых суднах.

В этих условиях оставалась нерешенной проблема гибели судов. В целях борьбы с этим злом было принято решение о регламентации движения судов в зависимости от их моделей и водных объектов. В 1728 г. вышло положение, определявшее, по каким водам, какие суда могут переме-

щаться. По Каспийскому морю могли плавать галиоты [Галиот — парусное двухмачтовое судно водоизмещением 200—300 т.] и им подобные, сделанные для плавания по Волге и по впадающим в нее рекам. Эти судна должны были быть сделаны из дуба и сосны с крепкой оснасткой. Для поощрения владельцев таких судов они освобождались от уплаты пошлин с купленного леса и рыбных снастей. По Ладожскому и Онежскому озерам разрешалось ходить с любым грузом только морским судам. Для движения по Белому и Мурманскому морям от Соловков до Архангельска и по реке Двине требовалось делать галиоты, гукоры [Гукор — парусное двухмачтовое судно с широким носом и круглой кормой водоизмещением 60—200 т. Экипаж около 70 человек], краеры [Краер — парусное грузовое, торговое или промысловое плоскодонное судно] и эверсы, а промышленникам для рыбного и звериного промыслов делать шерботы [2, с. 178].

Активная практическая деятельность Петра по сооружению водных транспортных путей способствовала и ускорению развития российского морского законодательства, свидетельством чего явилось принятие 20 июля 1720 г. Устава о эверсах [19, с. 218—220]. Эверсы по распоряжению царя передавались купцам для перевозки товаров. Устав детально регламентировал взаимоотношения хозяина судна и грузоотправителя, устанавливал время погрузки и разгрузки, а также распределял издержки, связанные с этими процессами. Возмещение ущерба при повреждениях, понесенных эверсом, возлагалось на хозяина судна, а убытки, связанные с товарами, нес купец. Получение груза подтверждалось распиской [20, с. 219].

В 1724 г. вышел морской торговый устав, установивший порядок досмотра торговых кораблей, предъявления перечня товаров с ценами на них и наложения взысканий за несоблюдение уставных правил [2, с. 70].

Будучи сторонником водного транспорта, Петр I не оставлял без внимания и сухопутные пути сообщения. Еще в 1683 г. по писцовому наказу [Писцовый наказ — распорядительный документ Поместного приказа, служебная инструкция лицу, проводящему поземельное кадастровое описание или подворную перепись] было установлено, что если проезжая дорога должна будет проходить через чье-либо владение или же понадобиться прокладка такой дороги, то земли эти должны принадлежать государству. В случае необходимости на них должны быть проложены дороги к водопою или ко всяким угодьям шириной в две сажени, а большая проезжая дорога в три сажени [2, с. 84].

В 1711 г. на тракте от Москвы до Санкт-Петербурга были устроены почтовые станции в Волоколамске, Ржеве и Старой Русе [2, с. 84]. В 1719 г. земским комиссарам [Земский комиссар — выборное лицо, основная обязанность которого была сбор подушной подати, но ему также было поручено наблюдать за устройством и безопасным использованием путей сообщения] вменили в обязанности наблюдать за строительством и ремонтом зимних и летних дорог, а также состоянием мостов [2, с. 84].

При Петре I, как первый опыт дорожного строительства, началось со-

оружение сухопутной дороги от Москвы до Волхова. В 1720 г. для строительства и ремонта участка дороги от Санкт-Петербурга до Волхова лес предписывалось заготавливать наемными работниками и рубить деревья во всех прилегающих владениях. В 1722 г. установили собрать для целей строительства по 2 деньги с крестьянских дворов, и по 1/10 с рубля с посадских [2, с. 84].

В сенатском Указе от 1 июня 1722 г. «О постройке новой дороги от Волхова до Москвы и о сборе для сего денег с купечества и крестьянских дворов, против канального расположения» был определен порядок строительства, время его осуществления и силы которые для него привлекались. В дорожных работах участвовали люди, «которые живут от дороги даже до 50 верст в стороны», работы выполнялись в «сухое время, чтобы только коренья выкопали», мостить же и рвы копать должны были «в осень когда от полевой работы отделаются» [23, с. 716—717].

В 1724 г. вышло указание о порядке выполнения ремонтных работ на дорогах местного значения, проходящих вблизи сельских поселений. Эти работы ложились на плечи крестьян из близлежащих к дороге деревень. Работы проводились по приказу земского комиссара весной и осенью, как считалось в нерабочую пору. В ремонте больших дорог, имеющих государственное значение, участвовали целые провинции, через которые дороги пролегали. Разверстка нагрузки осуществлялась по числу душ мужского пола, по шведскому примеру, при этом сажень моста на болотистом месте приравнивалась к 10 саженям на сухих местах и к 5 саженям на грязных [2, с. 84—85].

Для осуществления руководства в сфере транспорта создавались специальные государственные органы, наделенные полномочиями по разработке транспортно-правовых актов. В 1717 г. Петр I учредил ряд коллегий, среди которых была и Коммерц-коллегия. В данном ей Регламенте не было прямых указаний на осуществление деятельности в области дорог и дорожного строительства, однако поскольку торговое дело самым непосредственным образом было связано с дорогами, то и обеспечение перемещения по ним вменялось Коммерц-коллегии. Коллегии Петр поручил создать необходимые условия для торговой деятельности купечества, и так как основные пути сообщения были морскими и речными, то и торговый флот с хорошо обученными командами стал ее заботой. Коллегии вменялось контролировать производство работ по развитию водных сообщений и по строительству сухопутных дорог.

Труды Петра не во всем получили свое завершение, многое из задуманного, в том числе и в сфере транспорта, Петру не удалось довести до конца. Однако приемники Петра продолжали развивать пути сообщения, особенно активно это делалось в правление Екатерины II. Строительство некоторых каналов, начатых еще Петром, завершилось только в первой четверти XIX столетия в правление Александра I.

Литература

1. Ключевский, В. О. Сочинения : в 9 т. — Т. 4. Курс русской истории. — М., 1989.
2. Семенов, А. Изучение исторических сведений о Российской внешней торговле и промышленности с половины XVII-го столетия по 1858 год. Часть первая. — СПб., 1859.
3. Духно, Н. А. Теория транспортного права : монография / Н. А. Духно, В. М. Корякин. — М., 2016.
4. Житков, С. М. Исторический обзор устройства и содержания водных путей и портов в России за столетний период: 1798—1898. — СПб., 1900.
5. ПСЗ. Т. VI. 1720. № 3615.
6. ПСЗ. Т. VI. 1720. № 3615.
7. Зенченко, М. Ю. Писцовый наказ // Государственность России : словарь-справочник.— Кн. 6. — Ч. 2. — М., 1996.
8. Сабельникова, И. В. Земский комиссар // Государственность России : словарь-справочник. — Кн. 5. — Ч. 1. — М., 1996.
9. ПСЗ. Т. VI. 1722. № 4025.

Literature

1. Klyuchevsky, V. O. Works in 9 volumes of 4. The course of Russian history. — M., 1989.
2. Semenov, A. the Study of historical data on Russian foreign trade and industry with half of the seventeenth century to 1858. Part one. — SPb., 1859.
3. Duhno, N. A. the Theory of transport law : monograph / N. A. Dukhno, V. M. Koryakin. — M., 2016.
4. Zhitkov, S. M. Historical review of the structure and content of waterways and ports in Russia for a century: 1798—1898. — SPb., 1900.
5. PSZ. Vol. VI. 1720. № 3615.
6. PSZ. Vol. VI. 1720. № 3615.
7. Zenchenko, M. Y. Scribe mandate // Russian Statehood : dictionary. — № 6. — Part 2. — M., 1996.
8. Sabelnicova, I. V. Zemsky Commissioner // Russian Statehood : dictionary. — № 5. — Part 1. — M., 1996.
9. PSZ. Vol. VI. 1722. № 4025.

ТРЕБОВАНИЯ
к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»

1. Текст статьи выполняется в формате Microsoft Word и представляется в электронной форме в РИО института автором лично либо по электронной почте albinadg@mail.ru.

Имя файла определяется по фамилии первого автора.

2. Статья должна содержать:

— название статьи на русском и английском языках;

— ключевые слова (5—7 слов) на русском и английском языках;

— аннотацию — не менее 200 слов (на русском и английском языках);

Сведения об авторе (авторах) на русском и английском языках:

— фамилия, имя, отчество (полностью);

— место работы, учёбы (полное наименование организации в именительном падеже);

— должность, учёная степень, учёное звание, иные почетные звания (при наличии);

— адрес электронной почты.

3. Объем материала — от 3 до 10 страниц формата А4.

4. Список литературы (на русском и английском языках). Оформляется в соответствии с требованиями ГОСТ 7.0.5-2008.

5. Авторами представляется рецензия доктора или кандидата наук по профилю статьи.

6. При несоблюдении указанных правил редакционный совет вправе отклонить статью.