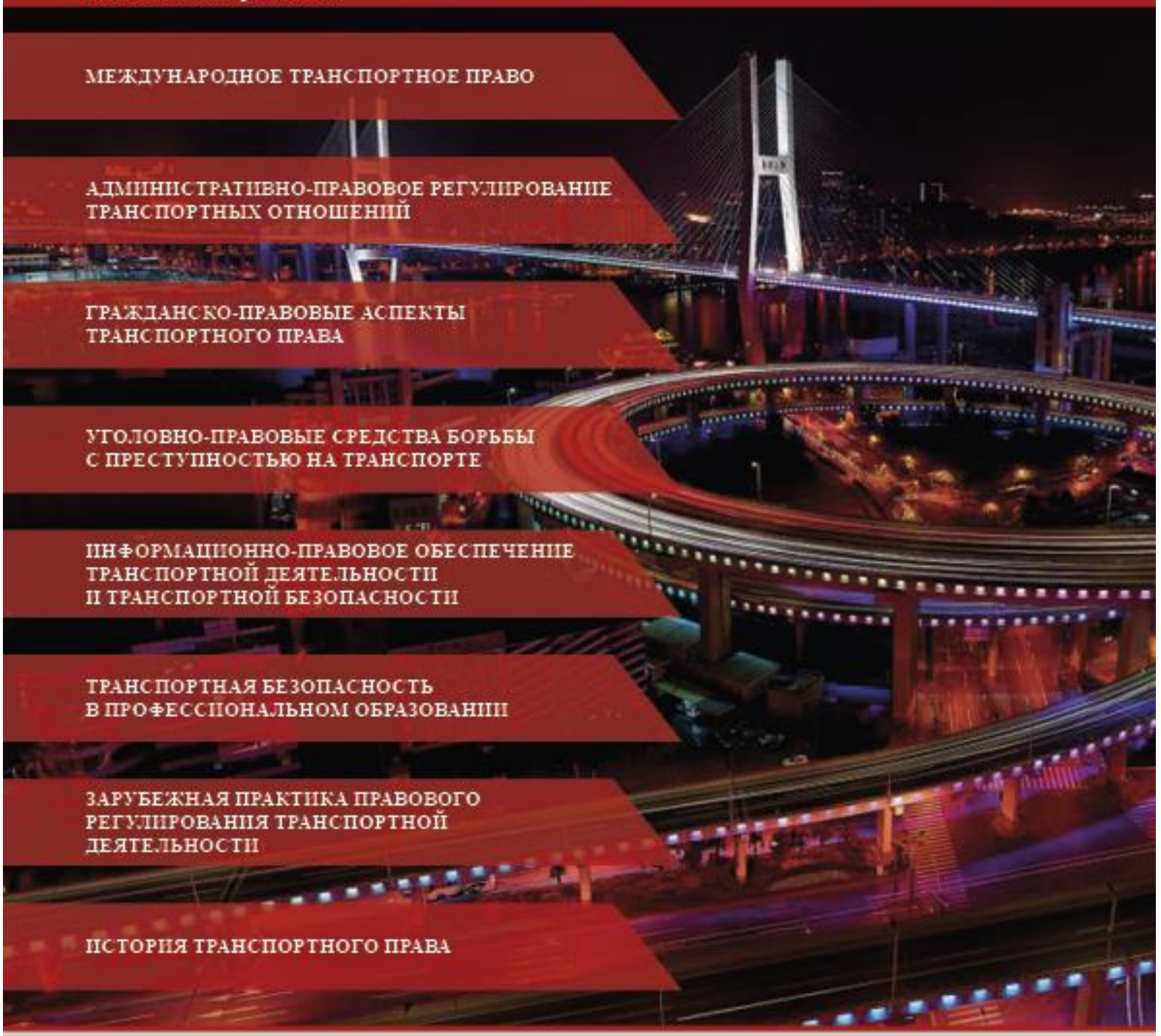
ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 1(33)/2020

Издается с января 2016 г.



МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2020. № 1 (33)	The online scientific journal “Transport law and security” 2020. № 1 (33)
Дата размещения номера — 10 апреля 2020 г. Журнал издается с января 2016 г.	The date of the issue is the 10 of April, 2020. The journal has been published since January 2016.
Согласно рекомендациям президиума Высшей аттестационной комиссии распоряжением Минобрнауки России от 31 октября 2019 г. № 409-р издание включено в **Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук** по шести научным специальностям: 08.00.05 — Экономика и управление народным хозяйством (по отраслям и сферам деятельности); 12.00.01 — Теория и история права и государства; история учений о праве и государстве; 12.00.06 — Земельное право; природоресурсное право; экологическое право; аграрное право; 12.00.09 — Уголовный процесс; 12.00.12 — Криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность; 12.00.14 — Административное право; административный процесс.	According to the recommendation of the Presidium of the Higher Attestation Commission (VAK) by the Order of the Ministry of Education and Science of Russia, issued on 31 October, 2019 № 409-p, the journal “Transport Law and Security” has been included in **the List of the leading peer-reviewed scientific publications where there are published the main scientific results of dissertations for the academic degrees of a doctor and candidate of sciences** in the following six scientific specialties: 08.00.05 — Economy and national economy management (by the branches and fields of activity); 12.00.01 — Theory and history of law and state; History of doctrine of law and state; 12.00.06 — Land law; Natural resource law; Environmental law; Agricultural law; 12.00.09 — Criminal Procedure; 12.00.12 — Criminalistics; Forensic activity; Operational investigations; 12.00.14 — Administrative law; Administrative procedure.
Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г.	The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015.
Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9. Телефон: 8 (495) 681-90-19. Факс: 8 (495) 684-2849. E-mail редакции: albinadg@mail.ru	The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Moscow, 127994. Tel.: 8 (495) 681-90-19; Fax.: 8 (495) 684-2849; Email: albinadg@mail.ru.
Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/	The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/
Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»	The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”.

Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.	The journal is introduced into the system of the Russian Science Citation Index (RSCI) according to the contractual agreement № 381-06/2016 of June 24, 2016.
Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год.	The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868. The journal is issued 4 times a year.
Главный редактор — **КОРЯКИН Виктор Михайлович**, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).	The editor-in-chief is **KORYAKIN Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).

Редакционный совет	Editorial Council
Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации	**Dukhno Nikolay Alekseevich**, Doctor of Law, professor, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport , the honored worker of the higher professional education of the Russian Federation
Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, заместитель директора по инновациям Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Koryakin Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, deputy director on innovations at the Law Institute of the Russian University of Transport
Землин Александр Игоревич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), Заслуженный деятель науки Российской Федерации;	**Zemlin Aleksandr Igorevich,** Doctor of Law, professor, head of the department “Transport Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport , honored scientist of the Russian Federation
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	**Bogolyubov Sergey Aleksandrovich**, Doctor of Law, professor, honored scientist of the Russian Federation, head of the environmental legislation department at the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
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	**Tuchkova Elvira Galimovna**, Doctor of Law, honored lawyer of the Russian Federation, professor of the department of labour law and social security law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

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	**Zhavoronkova Nataliya Grigorievna**, Doctor of Law, professor, honored lawyer of the Russian Federation, head of the department of environmental and natural resources law at Kutafin Moscow State Law University (MSAL)
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)	**Kolotushkin Sergey Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the department for the study of management problems and the reform of the penal system at the National Research Institute of the Penal system of the Russian Federation (NRIPS RF)
Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета	**Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor of the Moscow Technological University (MIREA)
Шумаев Виталий Андреевич — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и маркетинга Московского университета имени С. Ю. Витте; академик Российской академии естественных наук	**Shumaev Vitaliy Andreevich**, Doctor of Economy, professor, professor of the department of management and marketing of the Moscow S.U. Witte University, academician of the Russian Academy of Natural Sciences
Григорьев Виктор Николаевич — доктор юридических наук, профессор, ведущий научный сотрудник группы подготовки научно-педагогических кадров аппарата ученого секретаря, адъюнктуры, докторантуры Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний»	**Grigoriev Viktor Nikolaevich,** Doctor of Law, professor, leading researcher of the group for training of the teaching staff of the scientific secretary's office, graduate military course, Doctorate of the Federal State Institution «Research Institute of the Federal Penitentiary Service»
Чернявский Александр Геннадьевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий сектором электронных ресурсов научно-технической информации Отраслевого центра научно-технической информации по архивоведению и документоведению Всероссийского научно-исследовательского института документоведения и архивного дела	**Chernyavsky Aleksandr Gennadievich,** Doctor of Law, professor, head of the electronic resources sector of scientific and technical information in the Branch Center for Scientific and Technical Information on Records and Archives Management of the All-Russian Scientific and Research Institute for Records and Archives Management (VNIIDAD)
Мельников Владимир Сергеевич — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Гражданское право, гражданский процесс и международное частное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Melnikov Vladimir Sergeevich,** Doctor of Law, professor, professor of the department “Civil Law, Civil Procedure and International Private Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport
Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, профессор	**Bazhanov Stanislav Vasilievich,** Doctor of Law, professor, professor of the department “Criminal

кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	Law, Criminal Procedure and Criminalistics" of the Law Institute of the Russian University of Transport
Гуцуляк Василий Николаевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник Морского флота	**Gutsulyak Vasiliy Nikolaevich**, Doctor of Law, professor, head of the department "Maritime Law" of the Law Institute of the Russian University of Transport, the honored worker of the Navy
Холиков Иван Владимирович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	**Kholikov Ivan Vladimirovich,** Doctor of Law, professor, professor of the department of state and law disciplines of the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Doctor of Law, docent, head of the department "Administrative Law, Ecological Law and Information Law" of the Law Institute of the Russian University of Transport
Полякова Татьяна Анатольевна — доктор юридических наук, доцент, главный научный сотрудник, исполняющая обязанности заведующего сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук; заслуженный юрист Российской Федерации	**Polyakova Tatiyana Anatolievna**, Doctor of Law, docent, main researcher**,** acting head of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, the honored lawyer of the Russian Federation
Минбалеев Алексей Владимирович — доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук	**Minbaleev Aleksey Vladimirovich**, Doctor of Law, docent, leading researcher of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences
Данилина Елена Ивановна — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Danilina Elena Ivanovna,** Doctor of Economic Sciences, professor, professor of the department "Administrative Law, Ecological Law and Information Law" of the Law Institute of the Russian University of Transport
Козин Михаил Николаевич — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kozin Mikhail Nikolaevich,** Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia
Рейнгольд Валерий Артурович — доктор юридических наук, профессор, директор	**Reingold Valery Arturovich**, Doctor of Law, professor, director of the Doctoral Study "Juridical

докторантуры «Юридическая наука» Балтийской Международной Академии (г. Рига, Латвия)	science" at the Baltic International Academy
Велиев Исахан Вейсал-оглы — доктор юридических наук, профессор, руководитель аппарата Фонда «Знание» при Президенте Азербайджанской республики (г. Баку, Азербайджан)	**Veliev Isakhan Veysal-Ogly,** Doctor of Law, professor, chief of the Foundation «Knowledge» under the President of the Republic of Azerbaijan (Azerbaijan) (Baku)
Куан Цзэнцзюнь — доктор права, профессор, профессор Китайского института приграничных и морских исследований Уханьского университета (г. Ухань, Китай)	**Kuang Zengiun,** Doctor of Law, Professor, Wuhan University China Institute of Boundary and Ocean Studies China Institute of Boundary and Ocean Studies, Wuhan University, Wuhan, Hubei Province, P. R. China
Надер Ахмед Мандил — доктор юридических наук, профессор кафедры международного права юридического колледжа, Университет Тикрит, Ирак, Тикрит	**Nadher Ahmed Mandeel**, Doctor of Law, Assistant Professor of International Law in College of Law, Tikrit University, Iraq, Tikrit
Эдвард Нашаат — доктор наук, профессор, Высший институт менеджмента и информатики им. Аль-Обура, Египет, Каир, город Обу	**Edward Nashaat**, Doctor of science, Professor, Al-Obour High Institute of Management and Informatics, Egypt, Cairo, Obour City
Аль Али Насер Абдель Рахим — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Al Aly Naser Abdel Rakhim**, Candidate of Law, associate professor of the department "Administrative Law, Ecological Law and Information Law" of the Law Institute of the Russian University of Transport
Редакционная коллегия	**Editorial Board**
Главный редактор — КОРЯКИН Виктор Михайлович, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)	**The editor-in-chief is** KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law (20.02.03), professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).
Ведущий редактор — ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна	**Executive editor** is GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna
Ответственный за сайт — ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич	**Programmer and designer of the Website** is FILIPPOV Dmitry Sergeevich
Выпускающий редактор — ЧЕБОТАРЁВ Владимир Евгеньевич	**Managing editor** is CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich
Английская версия – СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна	**English version** is SKUYBEDINA Olga Nikolaevna

Содержание

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Федосов Я. К.
Особенности применения территориального и экстерриториального действия статутов при трансграничном перемещении энергоносителей трубопроводным транспортом 13

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Полионская Л. Л., Землин А. И.
Актуальные вопросы предотвращения и урегулирования конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги») 20

Афанасьева О. Р.
Административно-правовое регулирование транспортной безопасности 31

Мамина О. И.
Цифровизация государственного контроля (надзора) в сфере Транспорта как направление современной реформы контрольно-надзорной деятельности 39

Трушин М. В., Землин А. И.
Принципиальные подходы и теоретические основы противодействия коррупции в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги») 48

Тушко И. С.
Транспортная безопасность на городском дорожном транспорте. Проблематика и пути решения 58

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Матвеева М. А.
Обеспечение конституционных гарантий на неприкосновенность частной жизни человека в современной практике оказания потребительских услуг (на примере транспортной отрасли) 68

Ананенко А. О.
Совершенствование законодательства в контексте технической эволюции беспилотных транспортных средств 77

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Жаворонков В. А.
Особенности дорожно-транспортных происшествий, совершаемых на железнодорожных переездах, и меры по их предупреждению 87

Паршаков А. С.
Безопасность на транспорте: особенности предупреждения преступлений военнослужащих 98

Суденко В. Е.
Учет особенностей железнодорожного транспорта при доказывании по уголовным делам о транспортных преступлениях 107

Антонов О. А.
Задержание лица, подозреваемого в транспортном преступлении 120

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Гребенкина И. А., Нребенкина С. А., Благодир А. Л.
Текущее состояние и тенденции развития инфокоммуникационной транспортной инфраструктуры в Российской Федерации 126

Смирнова В. В., Правкин С. А.
Проблемы нормативно-правового обеспечения автономного (беспилотного) железнодорожного транспорта 142

Кобзева Е. И., Мисак А. Ю.
Обеспечение безопасности эксплуатация транспорта в условиях цифровизации 150

Павлова А. В.
Современное состояние и перспективы цифровизации грузового железнодорожного транспорта и логистики России 162

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Лобачев С. Л.
Некоторые итоги реализации в Российском университете транспорта программ дополнительного профессионального образования по федеральному проекту «Новые возможности для каждого» национального проекта «Образование» 171

Постол О. Л., Бабина В. С.
Комплексное использование восточных оздоровительных гимнастик в целях повышения стрессоустойчивости будущих специалистов транспортной отрасли 182

Цуканова Е. В.
Стресс как деструктивное психоэмоциональное состояние и фактор риска в управлении транспортными средствами 189

Щадилова И. С., Смирнова Г. А.
Самостоятельные занятия сотрудников транспортной отрасли физическими упражнениями с применением миофасциального релиза 207

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Мальцев В. А.
Особенности правового регулирования страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в Бразилии 213

Жарова А. К.
Правовая система Великобритании в области обработки генетической информации 225

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Петров Ю. И.
Вклад Московского института инженеров путей сообщения в развитие транспортного образования в России 233

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность» 242

Contents

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Fedosov Yaroslav K.
The features of the application of the territorial and extraterritorial effect of the statutes in the cross-border movement of energy resources by pipelines 13

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Polionskaya Larisa L., Zemlin Aleksandr Ig.
Urgent issues of preventing and resolving conflicts of interest in the organizations established to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation (on the example of JSC «Russian Railways») 20

Afanasieva Olga R.
Administrative and legal regulation of transport security 31

Mamina Oksana Iv.
Digitalization of state control (supervision) in the field of transport as a direction of modern reform of control and supervision activities 39

Trushin Maksim V., Zemlin Aleksandr Ig.
Fundamental approaches and theoretical fundamentals of counteracting corruption in the organizations set up to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation (on the example of JSC «Russian Railways») 48

Tushko Ivan S.
Transport security on urban road transport: problems and their solutions 58

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Matveeva Mariya An.
Ensuring constitutional guarantees for inviolability of individual private life in the present practice of providing consumer services (on the example of transport industry) 68

Ananenko Andrey Ol.
Improvement of legislation in the context of the technical evolution of unmanned transport means 77

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Zhavoronkov Vladimir Al.
Characteristics of road traffic accidents at railway crossings and measures to prevent them 87

Parshakov Aleksandr S.
Security on transport: features of the prevention of crimes committed by military personnel 98

Sudenko Vladimir E.
Consideration of railway transport features in solving transport criminal cases 107

Antonov Oleg Al.
Detention of a person suspected in a transport crime 120

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Grebenkina Irina Al., Grebenkina Svetlana Al., Blagodir Alla L.
The current status and development trends of the infocommunication transport infrastructure in the Russian Federation 126

Smirnova Vera V., Pravkin Sergey A.
Problems of regulatory support of autonomous (unmanned) railway transport 142

Kobzeva Ekaterina Iv., Misak Albina Yu.
Ensuring transportation safety in the context of digitalization 150

Pavlova Alla V.
Current state and prospects of digitalization of freight railway transport and logistics in Russia 162

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Lobachev Sergey L.
Some results of the implementation of additional professional education programs at the Russian University of Transport according to the federal project “New Opportunities for Everyone” of the national project “Education” 171

Postol Olga L., Babina Vera S.
The complex use of oriental health gymnastics in order to increase the stress resistance of future transport specialists 182

Tsukanova Elena V.
A stress as a destructive psycho-emotional condition and a risk factor while driving 189

Shchadilova Irina S., Smirnova Galina An.
Self-Myofascial Release of transport industry employees..... 207

FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT LEGAL REGULATION

Maltsev Vitaliy An.
Characteristics of the legal regulation of a vehicle insurance and a civil liability insurance of their owners in Brazil 213

Zharova Anna K.
UK Legal System for processing of genetic information..... 225

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Petrov Yury Iv.
Contribution of the Moscow Institute of Railway Engineers to the development of transport education in Russia 233

Requirements for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security” 242

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 341.932.3

© Федосов Ярослав Константинович
— кандидат юридических наук, заместитель директора по научной работе ФГБНУ «Центр исследования проблем безопасности Российской академии наук»
YaroslavFK@hotmail.com

Особенности применения территориального и экстерриториального действия статутов при трансграничном перемещении энергоносителей трубопроводным транспортом

Аннотация. Транспортировка энергоносителей в условиях современной экономической и политической конъектуры является одной из главных тем крупнейших саммитов и конференций с участием первых лиц развитых и развивающихся стран. Современные политические и экономические процессы, идущие вокруг ряда богатых нефтегазовыми ресурсами регионов, на пример Ирана, Ирака и Сирии, которые в перспективе могут создать условия для масштабного выхода на мировые рынки нефти и газа новых трансграничных энергетических компаний, а в сочетании с настойчивыми попытками увеличить добычу сланцевой нефти, формируют все больше ожиданий избытка предложений и возможного дальнейшего падения цен на нефть. Эти и другие факторы заставляют ведущие страны — экспортеры пересматривать свои планы по развитию трансграничного трубопроводного транспорта (пересекающего одну и более границы) из-за необходимости поиска новых рынков сбыта и оптимизации затрат на трансграничную транспортировку. Несмотря на то что в современном мире существует большое количество национальных и наднациональных актов, регулирующих общественные отношения, связанные с добычей, переработкой, транспортировкой и потреблением энергоносителей, на международном уровне значительное их количество посвящено проблемам энергобезопасности, либерализации торговли и условиям доступа на внешние рынки, отсутствия закрепления единообразного подхода к разрешению возможных коллизионных вопросов в правоотношениях, осложненных иностранным элементом, связанных с трансграничным перемещением энергоносителей трубопроводным транспортом.

Ключевые слова: коллизионное регулирование; теория статутов; трансграничный трубопровод; *lex rei sitae*; *lex societatis*.

© Yaroslav K. Fedosov
— Candidate of Law, deputy director on Science
of the FSBSI Center for Security Studies of the Russian Academy of Sciences

The features of the application of the territorial and extraterritorial effect of the statutes in the cross-border movement of energy resources by pipelines

Abstract. Transportation of energy resources in the current economic and political context is one of the main concerns of the largest summits and conferences with the participation of top officials from developed and developing countries. Currently there are going on political and economic processes around a number of countries, e.g. Iran, Iraq and Syria which are rich in oil and gas resources and in future can create favorable conditions for large-scale entry of new cross-border energy companies to the world oil and gas markets. In combination with persistent attempts to increase production shale oil, this situation can form more and more expectations of an excess of offers and a possible further fall in oil prices. These and other factors compel leading exporting countries to revise their plans for the development of cross-border pipeline transport (crossing one or more borders) due to the need to search new markets and optimize the costs of cross-border transportation. Despite the fact that in the modern world there is a large number of national and supranational acts regulating social relations related to the extraction, processing, transportation, and consumption of energy resources, a significant number of them are devoted to energy security, trade liberalization, and conditions for access to foreign markets at the international level, consolidation of a uniform approach to resolving possible conflict issues in legal relations complicated by a foreign element connected with transboundary movement of energy resources by pipeline.

Keywords: conflict regulation; theory of statutes; cross-border pipeline; *lex rei sitae*; *lex societatis*.

В основе современной науки международного частного права лежит теория статутов, которая получила свое закрепление в первых национальных актах, содержащих коллизионные нормы. Закрепление экстерриториального или территориального действия норм в отношении трех статутов (первого — персонального статута (*statuta personalia*), второго — реальные статута (*statuta realia*), третьего — смешанные статута (*statuta mixta*)) было краеугольным камнем как для последователей «школы бартолистов», так и последователей «классической теории трех статутов». Так, в своей теории Бартоло выделял только два вида статутов — персональные (имеющие

экстерриториальный характер) и реальные (имеющие территориальный характер), его последователи придерживались этой же теории, выступали против принципа абсолютной территориальности статутов.

Теория д'Аржантре, который отделял себя от «юристов-схоластиков», разделила все законы на три категории. Это строгая система, отличающаяся от теории Бартоло тенденцией к усилению реального характера норм, но и она признавала верховенство территориального подхода по вопросам недвижимого имущества (статут не может выходить за пределы территории кутюма). Конечно, имущественные права, рассматриваемые основателями и последователями итальянской, французской и голландской школы, в большинстве своем рассматривались в части наследования или передачи имущества. Сторонники итальянской школы были склонны произвольно персонифицировать статуты, а для статуариев (по крайней мере, для д'Аржантре и его последователей) преобладающими были вещные свойства статутов. Однако за исключением этого аспекта теория и у тех, и у других в отношении имущества отношений одна. Это традиционная теория статутов, где по большому счету доминирует территориальный подход.

Таким образом, сформировался «классический» подход, согласно которому персональные статуты (включая личный закон юридического лица) и статуты о форме сделок имеют экстерриториальный характер, а безусловно территориальный (реальный) характер имеют только статуты, регулирующие вещные права. Конечно, на момент формирования данных подходов еще не существовало трансграничных трубопроводов [1] (пересекающих одну и более государственных границ), но отношение к имуществу и правам на это имущество оказало существенное влияние на современные доктринальные подходы экстерриториального и территориального характера к трансграничному трубопроводному транспорту, как имущественному комплексу [2].

Теория статутов зародилась в среде, где практически не осталось пережитков феодализма, где господствовало римское право, согласно которому между *jus civile* и *jus gentium* не возникало коллизий, так как они сосуществовали как две самостоятельные системы материальных норм, каждая со своей сферой действия. В своих идеях это было очень значительное и очень либеральное учение — если статуты предназначены для определенной территории и для определенного предмета регулирования, они должны быть пригодны для взаимного обмена юрисдикциями ради смысла справедливости и соблюдения общего интереса заинтересованных сторон.

Именно теория статутов и современные доктринальные подходы в международном частном праве являются ключом к решению коллизионных вопросов в правоотношениях, связанных с трансграничным перемещением энергоносителей трубопроводным

транспортом. Несмотря на то, что трубопроводный транспорт, как разновидность сетевого транспорта, появился и стал активно развиваться с середины XX в., а количество трансграничных торговых связей между хозяйствующими субъектами экономики разных стран неуклонно возрастало, формы правового взаимодействия эволюционировали, договорные формы реализации таких отношений усложнялись, энергетические компании все активнее вступали в частноправовые трансграничные отношения. Это объективно обусловливает интерес и важность углубленного изучения особенностей правового регулирования трансграничной транспортировки энергоносителей.

В связи с глобальным увеличением потребления энергии и ростом доли нефти и газа в международном энергетическом балансе мир переживает эпоху интенсивного развития магистральных нефте- и газопроводов, необходимых для транспортировки углеводородного сырья с места добычи и производства к потребителям.

Современные страны уже давно разделены на три самостоятельных группы: стран-поставщиков, стран-покупателей и стран-транзитеров транспортируемых энергоресурсов (а также частных экономических субъектов этих стран). Именно трансграничные трубопроводы обусловили появление этих групп стран и разделение их по интересам. Так, страны-поставщики заинтересованы в минимизации затрат на транспортировку, и соответственно, вынуждены выбирать маршруты прокладки с учетом геополитической ситуации в регионе, страны-покупатели заинтересованы в стабильности и диверсификации поставок, чтобы не стать заложниками монополии интересов единственного поставщика, а страны — транзитеры энергоносителей заинтересованы извлекать прибыль из проходящего трубопровода и в самой транспортировке энергоносителей.

Обеспечение эксплуатации трубопроводов создает новые рабочие места, транзит нефти и газа часто становится существенной статьей доходов в бюджеты этих стран. Страны-транзитеры при этом заинтересованы в максимальной стоимости транзита и обеспечении эксплуатации транзитных трубопроводов. Страны-поставщики, напротив, заинтересованы в минимальной стоимости трансграничной транспортировки ресурсов с учетом стоимости их межграничного транзита и эксплуатации транзитных трубопроводов.

Если бы существовал стабильный и устойчивый рынок совершенной конкуренции, не подверженный политизированности в сфере энергоресурсов и их транспортировки, проблем в сфере транзита энергоресурсов через границы стран-транзитеров практически бы не существовало.

Именно международное право сегодня является единственным путем снижения рисков и минимизации негативных последствий их наступления. Это и риски при принятии решений, финансировании и

защите иностранных капиталов при реализации проектов по строительству и эксплуатации трансграничных трубопроводов. Это и риски своевременности поставок нефти и газа. Это и риски изменения объемов перемещаемых ресурсов, их потерь при транзитной транспортировке, в том числе потерь, связанных с несанкционированным забором транспортируемых ресурсов в странах-транзитерах. Это и риски ареста или изъятия имущества частных компаний с государственным участием в связи с экономическими мерами (санкциями) и многие другие.

Для целей хеджирования вышеуказанных рисков трансграничные компании все чаще прибегают к правовым механизмам защиты своих интересов, имущества и капиталов. Таким образом, можно выделить два самостоятельных подхода: верховенство личного статута (применяется право юридического лица, собственника трубопровода) и верховенство территориально статута (применяется право страны, на территории которой находится трубопровод) как генеральный подход при выборе применимого права к трансграничным трубопроводам. Необходимо учитывать, что данные подходы имеют свои особенности в зависимости от вида трансграничного трубопровода: наземного или подводного, так как последний может находиться в открытом океане или на шельфе.

Покупателю выгодно применение территориального статута на весь маршрут следования товара, так как все возникающие проблемы будут находиться под «домашней» юрисдикцией. Продавцу же, наоборот, гораздо выгоднее применять личный статут, который позволит не только распространить свое право на всех этапах доставки, но и защитить себя от негативного влияния иностранного права. Во многих национальных правовых системах для регулирования правоотношений в сфере энерготорговли используются такие коллизионные формулы, как «право места заключения договора», «право страны продавца», «право места исполнения обязательства», а также «право, имеющее наиболее тесную связь с договором», «право, к которому тяготеет договор», «надлежащее право договора» [3]. Коллизионные аспекты могут возникать не только в момент самой транспортировки, но еще на этапе строительства трансграничного трубопровода; появляются первоочередные вопросы, включающие коллизионные аспекты и проблемы, связанные с выбором применимого права к правоотношениям в целом.

Один из основных вопросов в том, что для трансграничного перемещения энергоносителей необходимо взаимодействие между соседствующими государствами, в том числе и по вопросам формирования нормативно-правовой базы с целью правового регулирования в сфере перемещения нефти и газа трансграничными трубопроводами.

Международная нормативно-правовая база в отношении трансграничного перемещения и транзита сетевой инфраструктурой энергоносителей далека от целостной и унифицированной.

Более того, существует большая специфика правового регулирования

как на международном, так и на национальном уровне трансграничной транспортировки энергоресурсов с использованием морских (подводных) и наземных трубопроводов.

В целом можно констатировать, что на сегодняшний день в большинстве стран отсутствует специальное законодательство, регулирующее отношения в сфере трансграничного перемещения энергоносителей трубопроводным транспортом. Правовой режим трансграничных трубопроводов регулируется в основном двусторонними договорами *ad hoc*. Изучение проблемных вопросов проводилось в отдельных областях международного публичного, предпринимательского и гражданского права, которые зачастую обходят своим внимание трансграничные частноправовые аспекты правоотношений, возникающие как на этапе строительства, так и эксплуатации трансграничных трубопроводов.

Решением может стать закрепление в соглашении одного из подходов, которые позволяют решить коллизионный вопрос и выбрать применимое право к трансграничным трубопроводам. Первый подход подразумевает, что практически все отношения, возникающие по поводу трансграничного (как правило, наземного) трубопровода, подпадают под территориальный статут государства, по территории которого проходит такой трубопровод (*lex rei sitae*). При этом в более поздних по дате заключения соглашениях о создании и эксплуатации наземных трубопроводов наблюдается отход от полного урегулирования отношений принципом *lex rei sitae*. Второй подход предполагает, что правовое регулирование отношений, возникающих по поводу трансграничного трубопровода разделяется на различные статуты. При этом основным статутом в рамках этого подхода становится личный статут собственника (владельца) трубопровода (*lex societatis*). Кроме того, данный подход допускает существование некоторых участков трубопроводов, обладающих унифицированным режимом (т.е. согласованных участников проекта по трубопроводу на основе *lex voluntatis*).

В связи с тем, что трансграничный трубопровод проходит по территории с особым международно-правовым режимом или по территории нескольких государств, правовое регулирование может осуществляться как нормами международного права, так и нормами национального права. В нормах международных договоров регулируются вопросы экологической и экономической безопасности государств и гарантируются права инвесторов и собственников трубопроводов; в нормах же национального права находят свое отражение вопросы собственности и обязательственных отношений в сфере услуг. Кроме того, в межправительственных соглашениях по конкретным трансграничным трубопроводам могут содержаться как коллизионные нормы, так и нормы материально-правового характера, определяющие вопросы собственности и иных вещных прав на трансграничные трубопроводы, элементы

корпоративных отношений, особенности договорных отношений по строительству и эксплуатации трансграничных трубопроводов.

В международных соглашениях разграничиваются и, как правило, специально оговариваются правовой режим собственности (или владения) трубопроводами и правовой режим владения перемещаемыми энергоносителями, а также (что реже) их поставки и транспортировки. Также применение Принципов международных коммерческих договоров (Принципов УНИДРУА) и других источников *lex mercatoria* (в рамках которого выделяется и *lex petrolea*) позволит устранить противоречия в договорных отношениях сторон.

Литература

1. Гудков, И. В. Трансграничные трубопроводы: некоторые аспекты правового регулирования // Нефть, газ и право. Журнал правовой коммерческой информации в области недропользования и энергетики.. — 2008. — № 6.
2. Федосов, Я. К. Особенности становления и развития общественных отношений, осложненных иностранным элементом в сфере трансграничного перемещения нефти и газа трубопроводным транспортом на Ближнем востоке и в Америке // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. Наука и образование. — 2013. — № 3. — С. 385—388.
3. Richardson, Ni. The Concept of Characteristic Performance and the Proper Law Doctrine» // Bond Law Review. — 1989. — Vol. 1: Iss. 2, Article 9 // http://epublications.bond.edu.aU/blr/voll/iss2/91

References

1. Gudkov, I. V. Transgranichnyye truboprovody: nekotoryye aspekty pravovogo regulirovaniya [Transboundary pipelines: some aspects of legal regulation] // Neft', gaz i pravo. Zhurnal pravovoy kommercheskoy informatsii v oblasti nedropol'zovaniya i energetiki. — 2008. — № 6.
2. Fedosov, YA. K. Osobennosti stanovleniya i razvitiya obshchestvennykh otnosheniy, oslozhnennykh inostrannym elementom v sfere transgranichnogo peremeshcheniya nefti i gaza truboprovodnym transportom na Blizhnem vostoke i v Amerike [Features of the formation and development of social relations complicated by a foreign element in the field of cross-border movement of oil and gas by pipeline in the Middle East and America] // Gumanitarnyye, sotsial'no-ekonomicheskiye i obshchestvennyye nauki. Nauka i obrazovaniye. — 2013. — № 3. — S. 385—388.
3. Richardson, Ni. The Concept of Characteristic Performance and the Proper Law Doctrine [The Concept of Characteristic Performance and the Proper Law Doctrine]// Bond Law Review. — 1989. — Vol. 1: Iss. 2, Article 9 // http://epublications.bond.edu.aU/blr/voll/iss2/9

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 35.083

© Полионская Лариса Леонидовна
— начальник отдела координации и правового обеспечения Центра по организации противодействия коррупции структурного подразделения открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

© Землин Александр Игоревич,
— доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), член Научно-консультационного совета Центра исследования проблем безопасности РАН (НЭС ЦИПБ РАН)
Zemlin.Aldr@yandex.ru

Актуальные вопросы предотвращения и урегулирования конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги»)

Аннотация. В статье на основе применения методик системно-правового и формально-догматического подходов анализируется российское антикоррупционное законодательство, рассматриваются и анализируются труды представителей научных школ, правоприменительная практика, соотносимые с предметом исследования. Сделан вывод о том, что внимание, которое уделено в Национальном плане противодействия коррупции на 2018—2020 годы вопросам применения правовых механизмов предотвращения и урегулирования конфликта интересов, вполне обосновано, поскольку в настоящее время поставлена задача по поиску новых средств предотвращения и урегулирования конфликта интересов не только на государственной службе, но и в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ. Рассмотрен опыт ОАО «Российские железные дороги» по принятию системных мер, разработке и применению методических рекомендаций. Полученный результат может

способствовать распространению опыта ОАО «Российские железные дороги», что способно принести положительный эффект в интересах совершенствования российского антикоррупционного законодательства.

Ключевые слова: профилактика коррупционных правонарушений; антикоррупционное законодательство; конфликт интересов.

© Larisa L. Polionskaya
— head of the Coordination and Legal Support department
of the Center of Anti-Corruption Activities of JSCo “RZD”

© Aleksandr Ig. Zemlin
— Doctor of law, professor, head of the department of Transport Law
of the Law Institute of the Russian University of Transport,
honored scientist of the Russian Federation, supervisor of the direction
of the Scientific-Advisory Section of the Center for Security Studies
of the Russian Academy of Sciences (SAS CSS RAS)

Urgent issues of preventing and resolving conflicts of interest in the organizations established to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation (on the example of JSC «Russian Railways»)

Abstract. Based on the application of systematic legal and formal-dogmatic approaches, the current paper has analyzed Russian anti-corruption legislation, considered the papers of representatives of scientific schools, and studied law enforcement practice relevant to the subject of the study. There has been concluded that the attention paid in the National Anti-Corruption Plan for 2018–2020 to the application of legal mechanisms to prevent and resolve conflicts of interest was well-founded, since the task has been now set to find new methods of preventing and resolving conflicts of interest not only in public service, but also in organizations established to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation. There has been considered the experience of JSC «Russian Railways» in taking systemic measures, developing and applying methodological recommendations. The obtained result can contribute to the distribution of the Russian Railways’ experience, which can have a positive effect in improving Russian anti-corruption legislation.

Keywords: prevention of corruption offenses; anti-corruption legislation; conflict of interest.

Одним из приоритетных направлений предупреждения коррупции в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, и организаций в целом, определено предотвращение и урегулирование конфликта интересов.

В российском законодательстве впервые понятие конфликта интересов раскрыто в ст. 10 Федерального закона от 27 июля 2004 г. № 79-ФЗ «О государственной гражданской службе Российской Федерации».

В первоначальной редакции ст. 10 от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» интересующее нас понятие определяется как ситуация, при которой личная заинтересованность (прямая или косвенная) государственного или муниципального служащего влияет или может повлиять на надлежащее исполнение им должностных (служебных) обязанностей и при которой возникает или может возникнуть противоречие между личной заинтересованностью государственного или муниципального служащего и правами и законными интересами граждан, организаций, общества или государства, способное привести к причинению вреда правам и законным интересам граждан, организаций, общества или государства. На неоднозначность, формально-логическую и юридическую ущербность данного определения указывали специалисты в сфере противодействия коррупции [1, 2]. В этой ситуации, учитывая ограниченный субъективный состав лиц, в отношении которых установлена обязанность предотвращения и урегулирования конфликта интересов, акционерные общества, общества с ограниченной ответственностью могли ориентироваться на Кодекс корпоративного управления [решением Правительства РФ, принятом на заседании 13 февраля 2014 г. «О Кодексе корпоративного управления» одобрен проект указанного документа, Банку России рекомендовано довести Кодекс корпоративного управления до акционерных обществ. Письмом Банка России от 10 апреля 2014 г. № 06-52/2463 Кодекс корпоративного управления направлен акционерным обществам].

В Кодексе корпоративного управления под конфликтом интересов понимается любое противоречие между интересами общества и личными интересами члена совета директоров или коллегиального исполнительного органа общества либо единоличного исполнительного органа общества, под которыми понимаются любые прямые или косвенные личные интересы или интересы в пользу третьего лица, в том числе в силу его деловых, дружеских, семейных и иных связей и отношений, занятия им или связанными с ним лицами должностей в ином юридическом лице, владения им или связанными с ним лицами акциями в ином юридическом лице, противоречия между его обязанностями по отношению к обществу и обязанностями по отношению к другому лицу. К возникновению конфликта интересов, в частности, может привести заключение сделок, в которых соответствующее лицо прямо или косвенно заинтересовано, приобретение акций (долей) конкурирующих с

обществом юридических лиц, занятие должностей в таких юридических лицах, установление с ними договорных отношений, иная связь с ними.

Однако следует учитывать то обстоятельство, что этот документ носит рекомендательный характер, его внедрение обусловлено решением органов управления обществом и соответствующими корпоративными процедурами.

В отношении работников акционерных обществ наиболее близким к определению конфликта интересов представляется понятие заинтересованности в сделке, предусмотренное п. 1 ст. 81 Федерального закона от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах», в соответствии с которым заинтересованность конкретного лица в определении условий сделки, выборе контрагента, определении цены сделки, обусловленной его личным материальным и иным интересом, не совпадающим с интересом общества в целом, заинтересованность в совершении сделки заключается в том, что лицо тем или иным образом участвует в делах как самого общества и может влиять на принимаемые в нем решения, так и участвует в делах контрагента, имеет возможность влиять на решения, принимаемые контрагентом по сделке.

Таким образом, конфликт интересов можно определить как предполагаемое законом противоречие интересов одного и того же лица, являющееся следствием участия этого лица в нескольких правоотношениях, которое может повлиять на формирование его воли в ущерб правам и охраняемым законом интересам корпорации и ее участников.

В соответствии с данной нормой указанные лица признаются заинтересованными в совершении обществом сделки, в том числе если они, их супруги, родители, дети, полнородные и неполнородные братья и сестры, усыновители и усыновленные и (или) подконтрольные им организации являются выгодоприобретателем в сделке либо контролирующими лицами юридического лица, являющегося выгодоприобретателем в сделке, либо занимают должности в органах управления юридического лица, являющегося выгодоприобретателем в сделке, а также должности в органах управления управляющей организации такого юридического лица.

Суть конфликта интересов состоит не в самом факте нарушения корпоративного интереса в пользу себя либо третьих лиц, а в потенциальной возможности возникновения ситуации, когда может встать вопрос выбора между двумя противостоящими интересами лица, способного повлиять на принятие решения.

Вместе с тем в соответствии с ч. 5 ст. 13.3 Закона организации, независимо от организационно правовой формы, отраслевой принадлежности, начиная с 2013 г. обязаны разрабатывать и принимать меры по предупреждению коррупции, включающие предотвращение и урегулирование конфликта интересов.

Учитывая недостаточность нормативного регулирования, применяя принцип дискреции (возможности осуществления полномочий, не указанных в прямой форме соответствующими правовыми нормами, но и не запрещенными ими) начиная с 2012 г. в трудовые договоры ряда руководителей подразделений ОАО «РЖД» внесены условия (обязательства), связанные с противодействием коррупции, урегулированием конфликта интересов, усилением ответственности за решения, способные причинить вред интересам ОАО «РЖД».

В развитие правового регулирования в части установления обязанности лиц, замещающих государственные должности, и иных лиц сообщать о возникновении личной заинтересованности, которая приводит или может привести к конфликту интересов, и принимать меры по предотвращению или урегулированию конфликта интересов Федеральным законом от 5 октября 2015 г. № 285-ФЗ предусмотрено новое единое, расширенное определение понятия конфликта интересов.

Определение понятия конфликта интересов в данной редакции охватывает довольно широкий круг лиц, обязанных принимать меры его предотвращению и урегулированию, однако, представляется, что этот круг не является четко определенным.

Понятие конфликта интересов распространено на все отношения, связанные с исполнением должностных (служебных) обязанностей (осуществлением полномочий) лицами, обязанными сообщать о возникновении личной заинтересованности, которая приводит или может привести к конфликту интересов, и принимать меры по предотвращению или урегулированию конфликта интересов [3].

Между тем по-прежнему препятствием для выявления круга таких лиц является их недостаточно четкая и однозначная юридическая определенность и разобщенность правового регулирования, сложившиеся в современном российском законодательстве. Вместо того чтобы дать однозначное определение субъекта конфликта интересов, законодатель пошел по пути многочисленных ссылок на определения конкретных обязанных лиц, содержащиеся в отдельных законах, а именно: в законодательстве о государственной и муниципальной службе, о государственном управлении (регулировании) в разнообразных государственных ведомствах, государственных корпорациях, компаниях и т.д.

Более того, для отдельных категорий работников (Банка России, государственных корпораций (компаний), публично-правовых компаний, государственных внебюджетных фондов, иных организаций, созданных на основании федеральных законов, организаций, создаваемых для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами) предусмотрены специальные нормы, касающиеся применения дисциплинарных мер ответственности в форме увольнения в связи с утратой доверия за невыполнение отдельных обязанностей,

несоблюдение запретов, установленных в целях противодействия коррупции.

В частности, п. 7.1 ч. 1 ст. 81 Трудового кодекса РФ установлено, что случаях, предусмотренных указанным Кодексом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента РФ и Правительства РФ, трудовой договор с указанными категориями работников может быть расторгнут в случае непринятия работником мер по предотвращению или урегулированию конфликта интересов, стороной которого он является, если данные действия дают основание для утраты доверия к работнику со стороны работодателя.

В данной норме по-прежнему сохраняется правовая неопределенность в вопросе о лицах, замещающих должности, замещение которых предусматривает обязанность принимать меры по предотвращению и урегулированию конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, и иных организациях в целом.

Указанные подходы к определению понятия «конфликт интересов» предусмотрены ст. 349.1, 349.2 Трудового кодекса РФ для работников государственных корпораций и государственных компаний.

В соответствии с ч. 2 ст. 349.1 ТК РФ предусмотрено применение понятия «конфликт интересов», установленное законодательством РФ о противодействии коррупции.

Особенностью юридической конструкции, примененной в ст. 349.2 ТК РФ, является отсылка к акту подзаконного уровня, а именно, — постановлению Правительства РФ от 5 июля 2013 г. № 568 «О распространении на отдельные категории граждан ограничений, запретов и обязанностей, установленных Федеральным законом «О противодействии коррупции» и другими федеральными законами в целях противодействия коррупции», — при разрешении вопроса о распространении на отдельные категории граждан ограничений, запретов и обязанностей, установленных Федеральным законом «О противодействии коррупции» и другими федеральными законами в целях противодействия коррупции.

С развитием законодательства РФ в области противодействия коррупции ОАО «РЖД» с учетом своего правового статуса последовательно реализовывало конкретные меры и мероприятия по усилению этических, нравственных норм и правил антикоррупционного поведения, соблюдению работниками ОАО «РЖД» требований, направленных на предупреждение и противодействие коррупции, предотвращение и урегулирование конфликта интересов, включая разработку и внедрение соответствующих регулирующих документов и методических материалов**.**

Антикоррупционная политика ОАО «РЖД» представляет собой комплекс взаимосвязанных принципов, процедур и конкретных

мероприятий, направленных на профилактику и пресечение коррупционных проявлений, минимизацию коррупционных рисков, обеспечивает формирование у руководителей и работников компании, членов совета директоров, акционера, инвестиционного сообщества и иных лиц единообразного понимания неприятия ОАО «РЖД» коррупции в любых формах и проявлениях, неотвратимости наказания за совершение коррупционных правонарушений. В соответствии с общепринятой международной деловой практикой, требованиями законодательства, Кодексом деловой этики ОАО «РЖД» обеспечивает транслирование важности следования принципу публичного декларирования позиции неприятия коррупции и взяточничества в бизнес-отношениях.

Учитывая отсутствие унификации антикоррупционного законодательства, прямых норм действия в отношении различных категорий работников компании, распространения на них ограничений, запретов и обязанностей, система профилактики коррупции в ОАО «РЖД» внедрялась на основе презумпции добросовестности отношения к труду, антикоррупционные стандарты поведения работников стали образовывать их трудовую функцию.

Система мер по предупреждению коррупционных проявлений базируется на установленных в компании антикоррупционных стандартах — ограничениях, запретах и обязанностях посредством обеспечения их неукоснительного исполнения работниками и руководителями всех уровней. В трудовые договоры включены пункты, предусматривающие обязанности работников ОАО «РЖД» соблюдать требования антикоррупционного законодательства, не совершать коррупционных правонарушений, избегать ситуаций, ведущих к возникновению конфликта интересов, уведомлять о фактах склонения к совершению коррупционных правонарушений, а также принимать иные меры, направленные на предотвращение любых коррупционных проявлений.

Таким образом, ранее установленная в отношении государственных и муниципальных служащих система антикоррупционных запретов, ограничений и обязанностей охватывает новые категории лиц, работников ОАО «РЖД» и находит свое отражение в нормативных документах компании, в частности в Положении об урегулировании конфликта интересов в ОАО «РЖД» (утверждено распоряжением ОАО «РЖД» от 14 февраля 2016 г. № 321р).

Принятие данных мер обусловлено положениями ст. 57 Трудового кодекса РФ, согласно которым по соглашению сторон в трудовой договор могут также включаться права и обязанности работника и работодателя, установленные трудовым законодательством и иными нормативными правовыми актами, содержащими нормы трудового права, локальными нормативными актами, а также права и обязанности работника и работодателя, вытекающие из условий коллективного договора, соглашений.

Требования добросовестно выполнять свои трудовые обязанности, соблюдать трудовую дисциплину закреплены абз. 2, 4 ч. 2 ст. 21 ТК РФ, в связи с этим трудовая дисциплина требует от работника точного соблюдения установленного распорядка работы, выполнения всех закрепленных за ним обязанностей, безусловного выполнения распоряжений и указаний руководящего персонала.

Обязанность соблюдать положения утвержденной антикоррупционной политики и нормативных документов компании в сфере предупреждения и противодействия коррупции образует трудовую функцию работников. При условии закрепления обязанностей работника в связи с предупреждением и противодействием коррупции в трудовом договоре работодатель вправе применить к работнику меры дисциплинарного взыскания, включая увольнение, при наличии оснований, предусмотренных трудовым законодательством, за совершения неправомерных действий, повлекших неисполнение возложенных на него трудовых обязанностей.

При этом необходимо исключить возможность двойного толкования, при котором на отдельных работников такие обязанности не распространяются. Вместе с тем допускается ситуация, при которой на работников, замещающих должности, связанные с высоким коррупционным риском, возлагается больше антикоррупционных требований.

Следует отметить, что увольнение по основанию п. 7.1 ч. 1 ст. 81 Трудового кодекса РФ, предусматривающего увольнение работника по инициативе работодателя в случае непринятия работником мер по предотвращению или урегулированию конфликта интересов, стороной которого он является, в случаях, предусмотренных Трудовым кодексом РФ, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента РФ и Правительства РФ, если указанные действия дают основания для утраты работодателем доверия к работнику, возможно лишь в отношении определенного круга лиц.

Привлечение к дисциплинарной ответственности работников, не включенных в перечень, утверждаемый нормативными правовыми актами Президента РФ и/или Правительства РФ, осуществляется в порядке и по основаниям, предусмотренным трудовым законодательством РФ.

Ранее требование о противодействии коррупции были закреплены в Кодексе корпоративной социальной ответственности ОАО «РЖД».

Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 64-ФЗ внесены изменения в ст. 10 Федерального закона «О противодействии коррупции». Исходя из п. 3 ч. 3 указанной нормы, обязанность принимать меры по урегулированию конфликта интересов возлагается только на тех работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных

перед федеральными государственными органами, которые включены в соответствующие перечни, установленные данными органами.

В соответствии с Перечнем должностей, утвержденным постановлением Правительства РФ от 22 июля 2013 г. № 613, на работников, замещающих должности, включенные в указанный перечень, возложена лишь обязанность представлять сведения о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера. Вместе с тем Положение о проверке достоверности и полноты сведений, представляемых гражданами, претендующими на замещение должностей в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, и работниками, замещающими должности в этих организациях, и соблюдения работниками требований к служебному поведению, утвержденное указанным постановлением, содержит ссылку на проверку и рассмотрение соответствующим органом соблюдения работниками ограничений и запретов, требований о предотвращении или об урегулировании конфликта интересов, установленных Федеральным законом «О противодействии коррупции».

Между тем до настоящего времени продолжает действовать подход, установленный ст. 349.2 ТК РФ и постановлением Правительства РФ от 5 июля 2013 г. № 568, в соответствии с которым право определять круг лиц, обязанных принимать меры по урегулированию конфликта интересов, делегировано самим организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами.

Иными словами, в настоящее время существует правовая неопределенность в вопросе самостоятельного определения организациями, созданными для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами, круга работников, на которых возлагается обязанность по урегулированию конфликта интересов.

В связи с отсутствием единообразного подхода применения норм антикоррупционного законодательства в части установления требований, ограничений и запретов, предъявляемых к различным категориям работников госкорпораций, госкомпаний и организаций, а также исключения вероятности нарушения прав и законных интересов работников перспективным видится правовая регламентация ряда важных аспектов.

Во-первых, необходима унификация понятия конфликта интересов, порядка его урегулирования, а также применения дисциплинарных взысканий в отношении работников организаций, включая увольнение в связи с утратой доверия за коррупционные правонарушения.

Во-вторых, имеется насущная необходимость закрепления права самостоятельного определения организациями круга лиц, в отношении которых установлена обязанность принимать меры по предотвращению, урегулированию конфликта интересов, либо определить правовое

регулирование, установленное ст. 349.2 Трудового кодекса РФ и постановлением Правительства РФ от 5 июля 2013 г. № 568, в соответствии с которым право определять круг лиц, обязанных принимать меры по урегулированию конфликта интересов, делегировано самим организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами.

Также необходимо конкретизировать требования Федерального закона «О противодействии коррупции» в части их распространения на должностных лиц организаций, созданных на основании федеральных законов, а также для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами. В настоящее время закон распространяет указанные требования:

— на работников, замещающих должности в государственных корпорациях, публично-правовых компаниях, иных организациях, создаваемых Российской Федерацией на основании федеральных законов;

— работников, замещающих отдельные должности на основании трудового договора в организациях, создаваемых для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами.

Представляется необходимым исключить в нормативном регулировании разграничение на организации, созданные для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ и федеральными государственными органами, тем более что в Федеральном законе «О противодействии коррупции» такое разграничение отсутствует.

Полагаем целесообразным распространять на работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами, требования ст. 12.4 Федерального закона «О противодействии коррупции» и ст. 349.2 Трудового кодекса РФ, не ограничиваясь лишь тем, что данные нормы распространяются на работников, замещающих отдельные должности на основании трудового договора.

Кроме того, законодательно необходимо закрепить возможный перечень мер в сфере противодействия коррупции для организаций, отнесенных в соответствии с постановлением Правительства РФ от 22 июля 2013 г. № 613 к организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, их дочерних и подконтрольных обществ.

Учитывая, что в соответствии со ст. 15 Федерального закона «О противодействии коррупции», постановлением Правительства РФ от 5 марта 2018 г. № 228 на ОАО «РЖД» возложена обязанность представлять сведения о лицах, уволенных в связи с утратой доверия по основаниям п. 7.1 ч. 1 ст. 81 Трудового кодекса РФ в целях включения в соответствующий реестр по основаниям непринятие мер предотвращения конфликта интересов наделить организации правом самостоятельного определения категории работников организации, в отношении которых возможно

увольнение в связи с утратой доверия за коррупционные правонарушения.

Полагаем, что опыт применения принципа дискреции компанией, норм трудового права, в частности распространение обязанности предотвращения и урегулирования конфликта интересов в отношении всех ее работников посредством включения данных требований в их должностные обязанности, применения дисциплинарных взысканий за неисполнение либо ненадлежащее исполнение таких требований, достаточно универсален и эффективен и может быть использован организациями.

Литература

1. Землин, А. И. Противодействие коррупции в Российской Федерации / А. И. Землин [и др.] ; под редакцией А. И. Землина, В. М. Корякина. — 2-е изд., перераб. и доп. — Воронеж : Наука-Юнипресс, 2014.
2. Землин, А. И. К вопросу о некоторых деформациях системы предупреждения коррупции и направлениях совершенствования антикоррупционного законодательства Российской Федерации / А. И. Землин, Р. Ф. Идрисов // Противодействие терроризму. Проблемы XXI века — COUNTER-TERRORISM. — 2018. — № 4. — С. 32—46.
3. Противодействие коррупции. Правовые основы : учебник и практикум для бакалавриата и специалитета/ А. И. Землин [и др.] ; под общей редакцией А. И. Землина. — Москва : Издательство Юрайт, 2019.

References

1. Zemlin, A. I. Protivodeystviye korruptsii v Rossiyskoy Federatsii [Anti-corruption in the Russian Federation] / A. I. Zemlin [i dr.]; pod redaktsiyey A. I. Zemlina, V. M. Koryakina. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Voronezh: Nauka-Yunipress, 2014.
2. Zemlin, A. I. K voprosu o nekotorykh deformatsiyakh sistemy preduprezhdeniya korruptsii i napravleniyakh sovershenstvovaniya antikorruptsionnogo zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii [On the issue of some deformations of the corruption prevention system and directions for improving the anti-corruption legislation of the Russian Federation] / A. I. Zemlin, R. F. Idrisov // Protivodeystviye terrorizmu. Problemy XXI veka — COUNTER-TERRORISM. — 2018. — № 4. — S. 32—46.
3. Protivodeystviye korruptsii. Pravovyye osnovy: uchebnik i praktikum dlya bakalavriata i spetsialiteta [Anti-corruption. Legal basis: textbook and workshop for undergraduate and specialty] / A. I. Zemlin [i dr.]; pod obshchey redaktsiyey A. I. Zemlina. — Moskva: Izdatel'stvo Yurayt, 2019.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 342.95

© Афанасьева Ольга Романовна
— доктор юридических наук, доцент, профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта
afanasevaor@yandex.ru

Административно-правовое регулирование транспортной безопасности

Аннотация. Транспортная безопасность — это сравнительно новый административно-правовой институт, возникновение которого связывается с принятием постановления Правительства РФ, определяющего вопросы Минтранса России. Несмотря на то что данная правовая категория не только законодательно закреплена, но и определена в действующем Федеральном законе от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», в научной литературе не прекращаются дискуссии по поводу: ее легального определения, возможности использования в научном обороте и правоприменительной деятельности в качестве ее синонима таких категорий, как «безопасность на объектах транспорта», «безопасность на транспорте», «безопасность транспортной инфраструктуры», которые, несмотря на свою схожесть, зачастую наделяются собственным и отличным от «транспортной безопасности» содержанием; основных конструктивных элементов «транспортной безопасности»; ее соотношения с другими видами безопасности и т.д. В статье обосновывается выделение транспортной безопасности как одного из видов национальной безопасности, средства достижения социально-экономических и внешнеполитических целей нашей страны, рассматривается ее сущность и содержание как одного из предметов административно-правового регулирования. В качестве составляющей правовых мер автором представляется совокупность мер административно-правового характера, предназначенная для правового регулирования общественных отношений, возникающих на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах железнодорожного, воздушного, морского, речного и других видах транспорта в целях противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность транспортной инфраструктуры, а также ликвидации их

последствий. В статье отмечаются трудности, возникающие в связи с реализацией мер административно-правового характера, приводится система нормативных правовых актов, посредством реализации которых осуществляется современное административно-правовое обеспечение транспортной безопасности в России.

Ключевые слова: транспортная безопасность; административно-правовое обеспечение; транспортная инфраструктура; транспортное средство; незаконное вмешательство; ликвидация последствий.

© Olga R. Afanasieva
— Doctor of Law, docent, associate professor of the department of Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics of the Law Institute of the Russian University of Transport
afanasevaor@yandex.ru

Administrative and legal regulation of transport security

Abstract. Transport security is a relatively new administrative and legal institution, the emergence of which is associated with the adoption of the Government regulation, defining the issues of Russian Ministry of Transport. Despite the fact that this legal category is not only legally identified, but also defined in the current Federal Law of February 9, 2007 No. 16-ФЗ “On Transport Security”, the discussions in the scientific literature are going on: its legal definition, the possibility of use in the science and law enforcement activity as the synonym for such categories as “safety at transport facilities”, “safety at transport”, “safety of transport infrastructure”, which, despite their similarities, are often used in their own content different from “transport security”; the main structural elements of «transport security «; its relationship with other types of security, etc. The current paper substantiates the allocation of transport security as one of the types of national security; determines a means to achieve socio-economic and foreign policy goals of our country; considers its essence and content as one of the subjects of administrative regulation. As a component of legal measures, the author has presented a set of administrative and legal measures intended for the legal regulation of public relations arising at the objects of transport infrastructure and means of railway, air, sea, river and other modes of transportation to counteract unlawful interference in the activities of transport infrastructure as well as the elimination of their consequences. The current paper reveals the difficulties arising in connection with the implementation of administrative measures, provides a system of regulatory legal acts, through the implementation of which modern administrative and legal support for transport security in Russia can be carried out.

Keywords: transport security; administrative and legal support; transport infrastructure; vehicle; unlawful interference; elimination of consequences.

В Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года определено, что современная транспортная система не только создает условия «экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения», «играет важную роль в развитии конкурентных преимуществ страны», но и обеспечивает обороноспособность и национальную безопасность России. При этом остро встает вопрос не просто обеспечения безопасности объектов транспортной системы, определяемой «эффективной работой аварийно-спасательных служб, подразделений гражданской обороны, специальных служб и правоохранительных органов, в результате которой создаются условия повышения общенациональной безопасности и снижения рисков, связанных с террористическими актами», а построения модели национальной безопасности, основные принципы, содержание и виды которой установлены действующим законодательством.

Классификация видов безопасности осуществляется по различным классификационным основаниям. В отечественном законодательстве в качестве одного из таких видов безопасности определяется транспортная, обеспечение которой согласно ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее — Закон) определяется как «реализация определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства».

Правовые меры в качестве одной из составляющих включают меры административно-правового характера, которые принято понимать как совокупность нормативных правовых актов, устанавливающих права, обязанности, компетенцию, юридическую ответственность субъектов обеспечения транспортной безопасности, т.е. их правовой статус, правовое регулирование их деятельности, иных субъектов транспортной инфраструктуры, перевозчиков, а также поведение физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах всех видов транспорта, включая автотранспорт, железнодорожный, воздушный, морской, речной и иные виды.

Таким образом, в сферу правового регулирования действующего административного законодательства попадает не только деятельность компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности, их территориальных подразделений, организаций, находящихся в ведении компетентных органов в области обеспечения транспортной безопасности, сил обеспечения транспортной безопасности,

но и хозяйствующих на объектах транспорта субъектов, их должностных лиц и персонала, поведение отмеченных физических лиц.

Исходя из легального определения «обеспечения транспортной безопасности», предмет административно-правового регулирования транспортной безопасности образует совокупность общественных отношений, регламентируемых нормами административного права и возникающих на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах как между субъектами, так и объектами управления, в целях сохранения состояния защищенности транспортного комплекса, в том числе ее постоянный мониторинг, и противодействия актам незаконного вмешательства в деятельность транспортной инфраструктуры, а также ликвидации их последствий.

Полагаем излишним излагать существующую в научной литературе полемику по поводу определения транспортной безопасности и возможности использования в качестве синонимов таких категорий, как «безопасность на объектах транспорта», «безопасность на транспорте», «безопасность транспортной инфраструктуры». Обратим внимание на то, что с момента принятия Закона вопросы, касающиеся определения, трактовки транспортной безопасности, содержания правовой категории «обеспечение транспортной безопасности», ее соотношения с другими видами национальной безопасности достаточно изучены, и подтверждением этому является множество опубликованных научных работ, в которых отмечается смысловая и формально-юридическая небрежность закрепленных в отечественном законодательстве определений [1—6]. Более того, в действующем законодательстве выделяются нормы, закрепляющие правила обеспечения авиационной безопасности, безопасности дорожного движения, мореплавания, судоходства и т.д., следовательно, возможно констатировать традиционный отраслевой и несистемный подход к вопросам обеспечения отдельных видов транспортной безопасности, порождающий в свою очередь проблемы административно-правового регулирования и влекущий в результате возникновение юридических ошибок.

Между тем, представляется, что главной причиной подмены понятий, наличия ошибочных трактовок используемых правовых категорий является:

— во-первых, то, что данный административно-правовой институт относительно новый, впервые нашедший легальное закрепление только в постановлении Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации»;

— во-вторых, ввиду сложности, многогранности и многозначительности предмета правового регулирования, требующего его регламентирования многочисленными нормативными правовыми актами различной отраслевой принадлежности и юридической силы. Так, административно-правовое обеспечение транспортной безопасности

осуществляется посредством федеральных законов, подзаконных и локальных нормативных правовых актов;

— в-третьих, отсутствием единства мнений по поводу содержания «транспортной безопасности» и ее соотношения с другими видами национальной безопасности, в том числе обеспечение которых не просто предопределяет состояние «транспортной безопасности», но и непосредственно включено в качестве ее составных, конструктивных элементов (информационная безопасность, пожарная безопасность, антитеррористическая безопасность, безопасность пассажиров, перевозки грузов, багажа; функционирования и эксплуатации объектов и средств транспорта; экологическая безопасность и др.);

— в-четвертых, отсутствием четких критериев, позволяющих отграничить предмет административно-правового регулирования от предмета правового регулирования смежных отраслей права, в том числе уголовного, гражданского, информационного, транспортного и т.д.

Согласно п. «и» ст. 71 Конституции РФ «федеральные транспорт и пути сообщения» отнесены к предмету ведения Российской Федерации, т.е. соответствующие общественные отношения регулируются федеральными законами, положения которых конкретизируются в подзаконных административных правовых актах, в том числе Президента РФ, Правительства РФ и федеральных органов исполнительной власти. Локальные административные правовые акты принимаются и, соответственно, действуют в пределах одной организации.

Анализ действующего законодательства позволяет выделить совокупность нормативных правовых актов, регулирующих деятельность по обеспечению транспортной безопасности.

Основу правового регулирования обеспечения транспортной безопасности составляет вышеуказанный Закон, который после его принятия законодательным органом, вступил в силу только по истечении 180 дней после дня его официального опубликования и выработки организационно-правового механизма реализации законодательных норм.

Также регулированию отдельных аспектов обеспечения транспортной безопасности посвящены нормы Воздушного кодекса Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции», Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях от 30 декабря 2001 г. № 195-ФЗ и др.

С принятием Закона в транспортном комплексе не были автоматически установлены порядок и безопасность. Закон краток, но достаточно емок, в связи с чем реализация его положений предполагала принятие множества законов и подзаконных актов.

Так, вопросы транспортной безопасности урегулированы Указом Президента РФ от 31 марта 2010 г. № 403 «О создании комплексной

системы обеспечения безопасности населения на транспорте», а также множеством постановлений Правительства РФ, в которых были реализованы пункты Закона, обращенные к разным субъектам обеспечения транспортной безопасности, с поручением принятия необходимого подзаконного акта. Например, Правительству РФ было предписано своими нормативными правовыми актами:

— закрепить федеральные органы исполнительной власти, уполномоченные осуществлять функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности (п. 3 ст. 1 Закона);

— разработать и утвердить специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности (п. 8 ст. 1 Закона);

— определить объекты инфраструктуры внеуличного транспорта (п. б ч. 5 ст. 1);

— разработать и утвердить перечень уровней безопасности и порядок их объявления при изменении степени угрозы совершения акта незаконного вмешательства в деятельность транспортного комплекса (ч. 2 ст. 7);

— установить требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта (ст. 8);

— утвердить перечень работ, профессий, должностей, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности (ч. 2 ст. 10), и многие другие вопросы, подлежащие правовому регулированию положениями, утвержденными постановлениями Правительства РФ.

Ряд аспектов обеспечения транспортной безопасности предполагает ведомственное и межведомственное правовое регулирование, что позволяет утверждать о некоторой децентрализации полномочий Правительства РФ в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Так, например, в целях реализации положений, закрепленных в п. 2 ст. 6 Закона, приказом Минтранса России от 21 февраля 2011 г. № 62 «О Порядке установления количества категорий и критериев категорирования объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности» были установлены критерии и порядок категорирования объектов транспортной инфраструктуры, предназначенный для ведения компетентными органами Реестра категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Также нормативными документами ФСБ России устанавливается форма сертификата соответствия технических средств обеспечения транспортной безопасности требованиям к их функциональным свойствам, что предписывается ч. 8 ст. 12.2 и ч. 4 ст. 13 Федерального закона «О транспортной безопасности» и подп. «б» п. 4 Правил обязательной сертификации технических средств обеспечения

транспортной безопасности, утвержденных постановлением Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 969.

Совместным приказом Минтранса России, ФСБ России и МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134 утвержден Перечень потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, который в основном направлен на предотвращение диверсий и террористических актов на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Представленное множество нормативных правовых актов отражает сложность предмета административно-правового регулирования, особенности отрасли административного права, метода административно-правового регулирования. Следовательно, подобный подход к обеспечению транспортной безопасности логичен и обоснован, а его применение объясняется схожестью основных характеристик, черт, отнесением их к источникам повышенной опасности, социально-экономической значимостью всех видов транспорта.

Анализ административно-правового регулирования общественных отношений, возникающих в связи с обеспечением транспортной безопасности, позволяет заключить, что, во-первых, его осмысление и установление сущностных характеристик представляется, несомненно, актуальным и требующим дальнейшей научной и практической проработки; во-вторых, эффективность обеспечения транспортной безопасности зависит и от уровня организации, необходимой координации и взаимодействия между всеми субъектами транспортной инфраструктуры; в-третьих, имеющееся множество административных нормативных правовых актов не всегда свидетельствует о должном регулировании деятельности по обеспечению транспортной безопасности, поскольку даже в настоящий период, когда уже принято довольно много необходимых документов, не всегда возможно точно установить компетенцию, функции и ответственность органов, подразделений и должностных лиц, задействованных в обеспечении безопасности на транспорте.

Литература

1. Борисов, А. В. Становление криминологической теории о транспортной безопасности // Вестник Академии Следственного комитета Российской Федерации. — 2019. — № 2 (20). — С. 42—45.
2. Борисов, А. В. Транспортный комплекс российской федерации в контексте обеспечения правопорядка // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. — 2019. — № 3 (25). — С. 45—48.
3. Духно, Н. А. Безопасность и уровни опасности на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 4(28). — С. 11—18.
4. Землин, А. И. Административно-правовые аспекты обеспечения транспортной безопасности // Национальная безопасность и стратегическое планирование.

— 2019. — № 4 (28). — С. 10—14.
5. Зиганшин, М. М. Транспортная безопасность как объект административно-правового регулирования // Административное и муниципальное право. — 2017. — № 2 (110). — С. 41—57.
6. Шиян, В. И. Убийства на объектах транспорта // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2 (26). — С. 116—122.

References

1. Borisov, A. V. Stanovleniye kriminologicheskoy teorii o transportnoy bezopasnosti [Formation of the criminological theory of transport security] // Vestnik Akademii Sledstvennogo komiteta Rossiyskoy Federatsii. — 2019. — № 2 (20). — S. 42—45.
2. Borisov, A. V. Transportnyy kompleks rossiyskoy federatsii v kontekste obespecheniya pravoporyadka [The transport complex of the Russian Federation in the context of law enforcement] // Rassledovaniye prestupleniy: problemy i puti ikh resheniya. — 2019. — № 3 (25). — S. 45—48.
3. Dukhno, N. A. Bezopasnost' i urovni opasnosti na transporte [Security and hazard levels in transport] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 4(28). — S. 11—18.
4. Zemlin, A. I. Administrativno-pravovyye aspekty obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Administrative and legal aspects of ensuring transport security] // Natsional'naya bezopasnost' i strategicheskoye planirovaniye. — 2019. — № 4 (28). — S. 10—14.
5. Ziganshin, M. M. Transportnaya bezopasnost' kak ob»yekt administrativno-pravovogo regulirovaniya [Transport safety as an object of administrative regulation] // Administrativnoye i munitsipal'noye pravo. — 2017. — № 2 (110). — S. 41—57.
6. Shiyan, V. I. Ubiystva na ob»yektakh transporta [Murders at transport facilities] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 2 (26). — S. 116—122.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 656

© Мамина Оксана Ивановна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Российского университета транспорта (МИИТ)

Цифровизация государственного контроля (надзора) в сфере транспорта как направление современной реформы контрольно-надзорной деятельности

Аннотация. В рамках реализуемой в России в настоящей момент реформы контрольно-надзорной деятельности в качестве одного из актуальных аспектов совершенствования взаимодействия контролируемых лиц и контрольно-надзорных органов рассматривается автоматизация данной деятельности посредством функционирования соответствующих информационных ресурсов. Масштабная цифровизация контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта, в которой уже сегодня применяется риск-ориентированный подход, направлена на снижение издержек подконтрольных объектов, повышение оперативности обмена информацией, а также эффективности и прозрачности государственного контроля (надзора). В представленной статье приводятся и исследуются положения отдельных актов государственного управления, реализация которых направлена на поэтапное внедрение информационно-аналитических систем и сервисов в контрольно-надзорную деятельность Ространснадзора и других федеральных органов исполнительной власти.

Ключевые слова: автоматизация; административная реформа; государственное управление; Единая информационно-аналитическая система (ЕИАС); контрольно-надзорная деятельность; транспортный надзор; транспортная безопасность; цифровизация.

© Oksana Iv. Mamina
— Candidate of Law, associate professor of the department of Administrative Law, Ecological Law, Information Law of the Law Institute of the Russian University of Transport

Digitalization of state control (supervision) in the field of transport as a direction of modern reform of control and supervision activities

Abstract. As part of the reform of enforcement activities in Russia, the automation of this activity through the operation of relevant information resources has been considered as one of the urgent facets to improve the interaction of enforcement agencies and persons. The large-scale digitalization of enforcement activities in the field of transport, which already uses a risk-based approach, is aimed at reducing the costs of controlled objects, increasing the efficiency of information exchange, as well as the efficiency and transparency of state control (supervision). The current paper presents and explores the provisions of individual acts of government, the implementation of which is aimed at the gradual implementation of information-analytical systems and services in the enforcement activities of the Rostransnadzor and other federal executive bodies.

Keywords: automation; administrative reform; public administration; Unified Information and Analytical System (UIAS); enforcement activities; transport supervision; transport security; digitalization.

В настоящий момент одним из направлений государственной политики Российской Федерации в сфере государственного управления является реформирование контрольно-надзорной деятельности. В соответствующих программных документах в качестве ключевых целей данной реформы определены установки на снижение административной нагрузки на организации и граждан, занимающихся предпринимательской деятельностью, повышение качества управления и администрирования контрольно-надзорных функций, уменьшение числа смертельных случаев, заболеваний и отравлений, а также материального ущерба (Паспорт приоритетной программы «Реформа контрольной и надзорной деятельности»: утвержден президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и приоритетным проектам (протокол от 21 декабря 2016 г. № 12)).

Согласно срокам реализации направлений упомянутой программы к 2025 г. предстоит обновить, актуализировать и систематизировать обязательные требования по наиболее массовым видам предпринимательской деятельности и по всем видам контроля и надзора. Кроме того, для 25 наиболее распространенных и массовых видов контроля и надзора в отношении субъектов малого и среднего предпринимательства должны стать доступными в режиме онлайн исчерпывающие перечни обязательных требований, в соответствии с которыми проводятся проверки. Кроме того, компании и индивидуальные

предприниматели смогут получать в электронном виде подробную консультацию по перечням обязательных требований, а также информацию о проведенных и планируемых контрольных мероприятиях. Одновременно планируется внедрить и реализовать механизм электронного самодекларирования.

Соответствующими изменениями, внесенными в Федеральный закон от 26 декабря 2008 г. № 294-ФЗ «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля», предусмотрено, что уже с 1 января 2018 г. при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) соответствующими субъектами государственного управления применяется риск-ориентированный подход.

В настоящий же момент на рассмотрении в Государственной Думе находится пакет законопроектов, которым определяются дальнейшие шаги реформирования контрольно-надзорной деятельности в Российской Федерации [проекты федеральных законов № 851072-7 «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», № 850621-7 «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации)»]. Так, перспективным направлением проекта федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» являются положения об использовании при проведении государственного контроля (надзора) информационных технологий. Речь идет о масштабной цифровизации контрольно-надзорной деятельности, которая должна позволить, помимо прочего, снизить издержки подконтрольных объектов, повысить эффективность государственного контроля (надзора), а также кардинальным образом повысить его прозрачность. По мнению авторов законопроекта, реализация его положений об использовании информационных систем на практике будет означать, что в случае отсутствия в соответствующей информационной системе сведений о контрольно-надзорном мероприятии либо отдельном контрольно-надзорном действии такие мероприятия и действия не должны приобретать юридического значения. То есть абсолютно все сведения, как о действиях контролирующих субъектов, так и о соблюдении обязательных требований контролируемыми лицами, должны быть доступны в информационных системах в режиме реального времени.

Таким образом, расширение инструментов осуществления контрольно-надзорной деятельности посредством функционирования информационных ресурсов, создаваемых в обязательном порядке, должно позволить уменьшить непосредственное взаимодействие контролируемых лиц и контролирующих органов, как субъектов административно-правовых отношений, а также повысить оперативность обмена информацией, эффективность и оперативность работы указанных

органов. Внедрение этих подходов позволит, в частности, сократить объем документооборота контрольно-надзорных органов, а также предоставить им дополнительные средства для оценки соответствия деятельности контролируемых лиц обязательным требованиям, мониторинга контролируемой среды, оценки рисков, аналитической работы, что позволит расширить возможности применения в рамках контрольно-надзорной деятельности фото-, видеофиксации, в том числе в удаленном режиме. Кроме того, закрепление принципов функционирования системы межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ), что отражено в данном законопроекте, позволит повысить эффективность контрольно-надзорной деятельности в смежных видах контроля.

В настоящее время в России создана и функционирует государственная автоматизированной информационная система (ГАС) «Управление», имеющая несколько информационных панелей, одной из которых является «Мониторинг контрольно-надзорной деятельности». Она позволяет, помимо прочего, осуществлять сбор, учет, обработку и анализ данных о состоянии контрольно-надзорной деятельности. Анализ информации, размещенной на данном портале, позволяет сделать выводы об имеющейся в последние годы тенденции к сокращению общего количества проводимых в стране проверок хозяйствующих субъектов как федеральными, так и региональными органами исполнительной власти [http://gasu.gov.ru/knd].

Тем не менее, по данным самих надзорных органов, примерно 70% объема любой проверки занимает изучение различного рода документов, и перевод этой рутинной работы в цифровой формат является не просто важным, а необходимым шагом на пути к цифровизации экономики в целом. С этой целью в работу контрольно-надзорных органов должны быть внедрены информационные системы, аналогичные модели типа «Электронный инспектор» (сервис Роструда [Онлайнинспекция.рф /https://xn--80akibcicpdbetz7e2g.xn--p1ai/inspector]), которые позволили бы перевести обязательную документацию, поступающую от подконтрольного объекта, из бумажного вида в электронный [http://government.ru/news/38172/]. Таким образом, цифровые технологии в области контрольно-надзорной деятельности должны обеспечить возможность перехода к абсолютно новым формам и методам осуществления контрольных мероприятий.

При этом для применения дистанционных методов контроля необходимо подготовить соответствующие изменения в законодательстве. Так в ст. 106 уже названного проекта федерального закона «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации)» определено, что письменными доказательствами являются содержащие сведения об обстоятельствах, имеющих значение для надлежащего разрешения вопросов контрольно-надзорного производства, акты, договоры, справки, деловая

корреспонденция, иные документы и материалы, *выполненные в форме цифровой и графической записи, полученные посредством факсимильной, электронной или другой связи, в том числе с использованием сети «Интернет»*, по каналу видеоконференц-связи (при наличии технической возможности для такой передачи документов и материалов) либо иным способом, позволяющим установить достоверность документов.

Кроме того, распоряжением Правительства РФ от 28 августа 2019 г. № 1911-р утверждена концепция поэтапного перевода информационных систем органов государственной власти и органов местного самоуправления в государственную единую облачную платформу (ГЕОП). Это позволит повысить эффективность использования информационно-технологической и коммуникационной инфраструктуры, созданной для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме.

Виды государственного контроля, при осуществлении которого уже сегодня применяется риск-ориентированный подход, определяются Правительством РФ. В указанный перечень на настоящий момент включены, помимо прочих, федеральный государственный транспортный надзор и федеральный государственный контроль (надзор) в области транспортной безопасности (постановление Правительства РФ от 17 августа 2016 г. № 806 «О применении риск-ориентированного подхода при организации отдельных видов государственного контроля (надзора) и внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации»).

При этом напомним, что федеральный государственный транспортный надзор включает в себя такие его виды, как:

1) надзор в области гражданской авиации, а также государственный контроль (надзор) в области использования воздушного пространства;

2) контроль (надзор) за осуществлением международных автомобильных перевозок в стационарных и передвижных контрольных пунктах на территории РФ;

3) надзор в области автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта;

4) надзор в области железнодорожного транспорта;

5) надзор за торговым мореплаванием;

6) надзор в области внутреннего водного транспорта;

7) надзор за обеспечением сохранности автомобильных дорог федерального значения;

8) контроль (надзор) за обеспечением доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг (в области гражданской авиации, железнодорожного транспорта, внутреннего водного транспорта, автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта) (постановление

Правительства РФ от 19 марта 2013 г. № 236 «О федеральном государственном транспортном надзоре»).

Правительством РФ установлены также критерии классификации деятельности в области транспорта и транспортной безопасности по конкретным категориям риска, соотнесены группы тяжести и вероятности возможных негативных последствий несоблюдения субъектами надзора обязательных требований, определен порядок принятия решений об установлении категории риска и периодичность проведения плановых проверок в зависимости от присвоенной категории риска (постановление Правительства РФ от 17 февраля 2018 г. № 173 «О внесении изменений в некоторые акты Правительства Российской Федерации по вопросам осуществления федерального государственного транспортного надзора и федерального государственного контроля (надзора) в области обеспечения транспортной безопасности»).

Транспортный комплекс активно адаптируется к новым хозяйственным и социальным реальностям, достижениям научно-технического прогресса. Уже сегодня здесь реализуется целый ряд масштабных проектов по созданию информационных систем нового поколения. К примеру, одной из них является функционирующая с 2013 г. Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности (ЕГИС ОТБ). Эта электронная система предназначена для информационного обеспечения деятельности отдельных субъектов государственного управления в лице федеральных органов исполнительной власти по реализации правовых, экономических, организационных и иных установленных государством мер в сфере обеспечения безопасного функционирования транспортного комплекса, в соответствии с угрозами совершения актов незаконного вмешательства.

Кроме того, в соответствии с содержанием планов реализации ведомственного приоритетного проекта «Совершенствование контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта в Российской Федерации» (утвержден протоколом заседания проектного комитета от 21 февраля 2017 г. № 13(2)) уже сегодня может констатироваться достижение определенных результатов в области автоматизации контрольно-надзорной деятельности в указанной сфере, связанных с функционированием Единой информационно-аналитической системы (ЕИАС) Ространснадзора [https://eias.rostransnadzor.ru/]. Прозрачность и доступность осуществления контрольно-надзорной деятельности планируется реализовать посредством внедрения в рамках ЕИАС Ространснадзора интерактивных сервисов для субъектов контроля, позволяющих получать всю необходимую информацию, разъяснения и консультации по вопросам осуществления контрольно-надзорной деятельности. Также здесь предусматривается формирование открытых источников, содержащих исчерпывающий перечень обязательных требований, реестр субъектов контроля, категории рисков и методики их

оценки, материалы для самопроверок и внутреннего аудита, публичных контрольных листов (чек-листов), сведений о планируемых мероприятиях контрольно-надзорной деятельности и их результатах, публичных профилактических мероприятий, семинарах и конференциях. Однак

еще многое предстоит сделать.

На сегодня в качестве задач системы управления рисками Ространснадзора определяются:

— информационно-аналитическое обеспечение деятельности Ространснадзора при планировании и осуществлении мероприятий государственного контроля;

— цифровизация рутинных процессов, осуществляемых инспекторским составом;

— повышение обоснованности принимаемых в рамках риск-ориентированного подхода решений;

— обеспечение прозрачности деятельности Ространснадзора;

— перевод в цифровой формат процессов сбора и анализа сводной информации об осуществлении контрольных (надзорных) мероприятий;

— повышение доступности указанной информации для хозяйствующих субъектов и граждан;

— приведение системы в соответствие со средним и высоким уровнями Стандарта информатизации контрольно-надзорной деятельности;

— реализация цифровых сервисов для поднадзорных субъектов.

Таким образом, в единую базу данных системы управления рисками в транспортной сфере должны быть включены более 236 тыс. поднадзорных субъектов. При этом запланировано, что сведения о виде деятельности указанных субъектов надзора для категорирования ее и отнесения к той или иной группе тяжести получаются из ведомственной системы АС «Мониторинг» на основании информации, введенной соответствующим территориальным управлением Ространснадзора (приказ Ространснадзора от 19 декабря 2011 г. № АК-1224фс «Об организации внедрения в промышленную эксплуатацию автоматизированной системы мониторинга и формирования аналитических отчетов деятельности Федеральной службы по надзору в сфере транспорта, доработанной в соответствии с техническим заданием к государственному контракту № 119 от 26 октября 2011 г.»).

Количество правонарушений субъекта надзора и происшествий с его участием соответственно повышает категорию рисков, на основе которых, с учетом проверок, проведенных в отношении субъекта надзора ранее, автоматически формируется план проведения проверки на будущий год. При этом запланировано, что указанные данные о правонарушениях и происшествиях получаются путем интеграции, например, с такими ведомственными системами как АИС РПТ (приказ Ространснадзора от 24 февраля 2014 г. № АК-210фс «О вводе в эксплуатацию автоматизированной информационной системы поддержки рабочих

процессов регистрации информации об угрозах совершения и совершении актов незаконного вмешательства, чрезвычайных ситуаций и происшествий на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах (АИС РПТ)»), АИС Контроль ЖД (приказ Ространснадзора от 12 января 2012 г. № АК-3фс «О вводе в опытную эксплуатацию «Автоматизированной информационной системы формирования, обобщения, оперативного обмена данными и анализа результатов контрольно-надзорной деятельности в сфере железнодорожного транспорта»), Компонент Госморречнадзора (приказ Ространснадзора от 24 августа 2012 г. № АК-432фс «Об утверждении Положения об Управлении государственного морского и речного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта»). Сведения об административных правонарушениях поднадзорных субъектов, предусмотренных КоАП РФ, получаются также путем интеграции с сервисами МВД России в системе межведомственного электронного взаимодействия (СМЭВ). Также через сервисы СМЭВ поступают общие сведения из ЕГРЮЛ и ЕГРИП о поднадзорном субъекте (основная информация о юридическом лице или индивидуальном предпринимателе, сведения о филиалах, видах деятельности и выданных лицензиях).

Результатами выполнения запланированных до 2025 г. мероприятий должны стать в том числе следующие показатели:

— реализация и использование в ЕИАС Ространснадзора механизма оформления организационно-распорядительных документов по проверкам и актов проверки в электронном виде с использованием справочных значений обязательных требований, видов нарушений, ущерба и видов ответственности из Единой модели справочников в Единой информационной среде контрольно-надзорной деятельности (ЕИС КНД);

— использование технологии дистанционного контроля;

— актуализация досье субъекта контроля, в том числе присвоенной ему категории риска на основании результатов самообследования в «Личном кабинете» в ЕИАС Ространснадзора путем анкетирования по видам деятельности;

— использование проверочных листов по всем видам контроля (надзора) в сфере транспорта и транспортной безопасности, в том числе в электронном виде в «Личном кабинете» субъекта контроля;

— обеспечение Ространснадзором технологической поддержки обучения (в том числе самообучения) субъектов контроля с использованием «Личного кабинета»;

— работа сервисов расширенного функционала взаимодействия проверяемых субъектов с Ространснадзором (самодиагностика, интерактивное взаимодействие по предписаниям, возможность оплаты штрафов и обжалования действий должностных лиц);

— обеспечение возможности в ЕИАС Ространснадзора накопления и обработки информации по осуществлению контроля за перевозкой пассажиров автомобильным транспортом с использованием технологий ГЛОНАСС.

Нельзя не отметить, что проанализированные нами в ходе исследования решения, принятые названными субъектами государственного управления, действительно отражают потребности современного общества и государства. Они направлены на повышение результативности и эффективности контрольно-надзорной деятельности в сфере транспорта при оптимальном использовании материальных, финансовых и кадровых ресурсов, снижение избыточного вмешательства государственных органов в деятельность хозяйствующих субъектов. Таким образом, совокупная реализация мероприятий приоритетного ведомственного проекта Ространснадзора должна создать новую модель осуществления контрольно-надзорной деятельности, базирующуюся на ЕИАС Ространснадзора, соответствующей высшему уровню Стандарта информатизации контрольно-надзорной деятельности (Комплексные требования к информационным системам, обеспечивающим выполнение контрольно-надзорных функций органами исполнительной власти (Стандарт информатизации контрольно-надзорной деятельности) (утвержден протоколом заседания проектного комитета от 14 июня 2017 г. № 40(6))).

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 342.5:656

© Трушин Максим Валерьевич
— заместитель начальника Центра по организации противодействия коррупции структурного подразделения открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

© Землин Александр Игоревич
— доктор юридических наук, профессор, заслуженный деятель науки Российской Федерации, заведующий кафедрой «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), член Научно-консультационного совета Центра исследования проблем безопасности РАН (НЭС ЦИПБ РАН)
Zemlin.Aldr@yandex.ru

Принципиальные подходы и теоретические основы противодействия коррупции в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги»)

Аннотация. Железнодорожный комплекс имеет особое стратегическое значение для России. Он является связующим звеном единой экономической системы, обеспечивает стабильную деятельность промышленных предприятий, своевременный подвоз жизненно важных грузов в самые отдаленные уголки страны, а также является самым доступным транспортом для миллионов граждан. В статье рассматриваются подходы и основы противодействия коррупции в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ. Показаны роль и значение основных направлений государственной политики в области противодействия коррупции и порядок осуществления мероприятий, ориентированных на выявление процессов и систематизацию причин, условий и обстоятельств коррупционных проявлений. Выявлено отсутствие унификации антикоррупционного законодательства и прямых норм действия в отношении работников в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ. Установлена необходимость

обеспечения единого подхода к реализации принципов предупреждения и противодействия коррупции. В связи с этим обосновывается необходимость совершенствования законодательства в области профилактики и противодействия коррупции.

Ключевые слова: противодействие коррупции; профилактика коррупционных правонарушений; антикоррупционное законодательство; антикоррупционные требования; антикоррупционные обязанности, ограничения и запреты; конфликт интересов.

© Maksim V. Trushin
— deputy head of the Center of Anti-Corruption Activities of JSCo “RZD”

© Aleksandr Ig. Zemlin
— Doctor of law, professor, head of the department of Transport Law of the Law Institute of the Russian University of Transport, honored scientist of the Russian Federation, supervisor of the direction of the Scientific-Advisory Section of the Center for Security Studies of the Russian Academy of Sciences (SAS CSS RAS)

Fundamental approaches and theoretical fundamentals of counteracting corruption in the organizations set up to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation (on the example of JSC «Russian Railways»)

Abstract. The railway complex is of particular strategic importance to Russia. It is a connecting link of the unified economic system, and it ensures stable operation of industrial enterprises, timely delivery of vital goods to the most remote areas of the country, and it is also the most affordable mode of transport for millions of citizens. The current paper has considered the approaches and fundamentals of counteracting corruption in the organizations set up to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation. There have been shown a role and importance of the main directions of government policy in the field of counteracting corruption and the procedure for implementing measures aimed at identifying processes and systematizing the causes, conditions and circumstances of corruption. There has been identified an absence of a unified anti-corruption legislation and direct norms of action related to employees in the organizations set up to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation. There has been determined a necessity for a unified approach to the implementation of the principles of preventing and counteracting corruption. In this regard, there has

been substantiated a need to improve legislation in the field of prevention and counteraction to corruption.

Keywords: counteraction to corruption; prevention of corruption; anti-corruption legislation; anti-corruption requirements; anti-corruption obligations, restrictions and prohibitions; conflict of interest.

Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» (далее — ОАО «РЖД», Компания) входит в мировую тройку лидеров железнодорожных компаний. Учредителем и единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация, а от имени Российской Федерации полномочия акционера осуществляет Правительство РФ.

Ключевой особенностью холдинга «РЖД» является его масштаб, выражающийся в том, что ОАО «РЖД» осуществляет свою деятельность практически во всех субъектах РФ.

В ОАО «РЖД», его филиалах и структурных подразделениях трудится более 700 тыс. человек.

Кроме того, холдинг «РЖД» имеет разветвленную структуру, включающую 192 компании, 23 ассоциированных и совместных предприятия, 169 организаций здравоохранения.

Со вступлением в силу Федерального закона от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» в Российской Федерации появилось новое направление государственной политики. Впервые было закреплено определение понятия «коррупция», установлены основы юридической ответственности за такие правонарушения, определены обязанности, ограничения и запреты антикоррупционного характера.

В 2012 г. указанный Федеральный закон был дополнен ст. 13.3, в соответствии с которой обязанность разрабатывать и принимать меры по предупреждению коррупции была возложена на все организации вне зависимости от формы собственности и организационно-правовой формы, в том числе и на ОАО «РЖД».

Постановлением от 5 июля 2013 г. № 568 Правительство РФ распространило на отдельные категории лиц ограничения, запреты и обязанности, установленные Федеральным законом «О противодействии коррупции», а постановлением от 22 июля 2013 г. № 613 определило перечень организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, в который было включено в том числе и ОАО «РЖД».

Являясь с 2014 г. участником Антикоррупционной хартии российского бизнеса, ОАО «РЖД» совместно с крупнейшими бизнес-объединениями страны, такими как РСПП, Торгово-промышленная палата, «ОПОРА РОССИИ» и другими, активно реализует антикоррупционные программы и инициативы и за это время накопило значительный опыт в этом направлении.

В последнее десятилетие искоренению коррупции уделяется пристальное внимание. В соответствии со Стратегией национальной безопасности Российской Федерации коррупция отнесена к одной из основных угроз государству и обществу. Выступая на заседании коллегии Генеральной прокуратуры РФ и определяя основные направления правоохранительной деятельности, В. В. Путин отметил, что «главное сейчас — борьба с коррупцией. Дело не в том, что коррупция наносит ущерб экономике и что страдают граждане — это конечно плохо, но страшнее то, что эти преступления подрывают сами государственные основы России. И бороться с ними — чрезвычайно важная не только профессиональная, но и политическая задача» [Российская газета. — 2013. — 6 марта].

Очевидно, что особое значение для противодействия коррупции имеет предупреждение, поскольку именно предупредительные меры позволяют изначально не допустить неблагоприятных последствий коррупционных правонарушений, минимизировать коррупционные риски. Отмечается, что не случайно этот аспект противодействия коррупции специально выделяется в российском законодательстве [1].

На значение предупредительных мер обращают особое внимание специалисты в сфере противодействия коррупции [2; 3]. Именно на этом направлении и сосредоточены усилия в ОАО «РЖД». Так, в 2015 г. образован, и с 2016 г. приступил к работе Центр по организации противодействия коррупции (далее — Центр), являющийся координатором процессов противодействия коррупции в подразделениях ОАО «РЖД», негосударственных учреждениях Компании и, в установленном порядке, ее дочерних обществах.

Немаловажной особенностью является отсутствие унификации антикоррупционного законодательства, прямых норм действия в отношении различных категорий работников Компании, распространения на них ограничений, запретов и обязанностей, на что неоднократно обращали внимание представители юридической науки.

Учитывая недостаточность нормативного регулирования деятельности ОАО «РЖД» в указанной сфере как Компании, не являющейся организацией, созданной в соответствии с федеральным законом, государственной корпорацией (компанией), формирование нормативной базы ОАО «РЖД» осуществлялось на основе применении аналогии права, адаптации ограничений, запретов, требований в отношении работников ОАО «РЖД» аналогичных требованиям, предъявляемых к государственным служащим.

В рамках реализации основных направлений государственной политики в области противодействия коррупции в ОАО «РЖД» системно осуществляются мероприятия, ориентированные на выявление процессов и систематизацию причин, условий и обстоятельств коррупционных проявлений.

Антикоррупционная политика ОАО «РЖД» представляет собой комплекс взаимосвязанных принципов, процедур и конкретных мероприятий, направленных на профилактику и пресечение коррупционных проявлений, минимизацию коррупционных рисков.

В соответствии с общепринятой международной деловой практикой, требованиями законодательства, Кодексом деловой этики ОАО «РЖД» Компания обеспечивает транслирование важности следования принципу публичного декларирования позиции неприятия коррупции и взяточничества в бизнес-отношениях, неотвратимости наказания за совершение коррупционных правонарушений.

Сегодня в Компании сформирована и функционирует система мер по противодействию и профилактике коррупции, разработана и совершенствуется необходимая нормативная база, соответствующая законодательству и мировым практикам в данной сфере.

Важным аспектом является внедрение антикоррупционных требований не только на центральном, но и на региональном и линейном уровнях управления, а также введение единообразного подхода к этой работе в дочерних и подконтрольных обществах холдинга «РЖД».

Со вступлением в 2008 г. в силу Федерального закона «О противодействии коррупции» в Российской Федерации появилось новое направление государственной политики. Впервые было закреплено определение понятия «коррупция», установлены основы юридической ответственности за такие правонарушения, определены антикоррупционные обязанности, ограничения и запреты.

Первоначальные требования указанного Закона были установлены для государственных и муниципальных служащих, однако изменениями, внесенными в данный федеральный закон в 2012 г., обязанность разрабатывать и принимать меры по предупреждению коррупции была возложена на все организации вне зависимости от формы собственности и организационно-правовой формы, в том числе, и на ОАО «РЖД».

В 2015 г. образован и приступил к работе Центр по организации противодействия коррупции, являющийся координатором процессов противодействия коррупции в подразделениях «РЖД», негосударственных учреждениях Компании и, в установленном порядке, дочерних обществах.

К настоящему моменту:

— утверждена антикоррупционная политика;

— установлен алгоритм выявления и урегулирования конфликта интересов;

— утвержден реестр коррупционных рисков и перечень должностей, замещение которых сопряжено с такими рисками, проводятся мероприятия по их минимизации;

— внедрен механизм декларирования работниками, замещающими должности, связанные с коррупционными рисками, сведений о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера;

— регламентированы порядки уведомления работодателя о фактах обращения в целях склонения работника к совершению коррупционных правонарушений, а также получения им подарка;

— образованы и действуют центральная комиссия «РЖД» по урегулированию конфликта интересов и соответствующие региональные комиссии;

— функционирует «Горячая антикоррупционная линия»;

— обеспечена открытость и публичность реализуемых механизмов;

— проводятся психофизиологические исследования с применением полиграфа;

— регламентировано взаимодействие по вопросам антикоррупционной работы с дочерними обществами;

— осуществляется контроль за соблюдением в холдинге требований нормативных документов в сфере предупреждения и противодействия коррупции.

В настоящее время комплекс документов, методик, разъяснительных писем в сфере предупреждения и противодействия коррупции составляет более 30 наименований, все они находятся в открытом доступе на официальном сайте компании, а также в модуле локальных нормативных документов системы КонсультантПлюс и ЕАСД.

Учитывая отсутствие унификации антикоррупционного законодательства и прямых норм действия в отношении различных категорий работников компании, распространения на них ограничений, запретов и обязанностей, система профилактики коррупции в «РЖД» внедрялась на основе презумпции добросовестности отношения к труду, антикоррупционные стандарты поведения работников стали образовывать их трудовую функцию.

Система мер по предупреждению коррупционных проявлений базируется на установленных в компании антикоррупционных стандартах — ограничениях, запретах и обязанностях посредством обеспечения их неукоснительного исполнения работниками и руководителями всех уровней.

В трудовые договоры включены условия, предусматривающие обязанности работников «РЖД» соблюдать требования антикоррупционного законодательства, не совершать коррупционных правонарушений, избегать ситуаций, ведущих к возникновению конфликта интересов, уведомлять о фактах склонения к совершению коррупционных правонарушений, а также принимать иные меры, направленные на предотвращение любых коррупционных проявлений.

На работников, чьи должности включены в перечень коррупционно-опасных должностей холдинга «РЖД», дополнительно возложена

обязанность по предоставлению сведений о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера.

Для всех работников «РЖД» разработаны рекомендации по правилам поведения в ситуациях коррупционной направленности.

Обеспечивая единый подход к реализации принципов предупреждения и противодействия коррупции компании, соответствующие антикоррупционные практики внедряются в дочерних обществах ОАО «РЖД».

Впервые в Коллективном договоре ОАО «РЖД» на 2017—2019 гг. — основном документе, регулирующем социально-трудовые отношения между сторонами социального партнерства — работниками и работодателем, закреплено обязательство работников нести ответственность за соблюдение принципов и антикоррупционных требований, установленных ОАО «РЖД» независимо от занимаемой должности.

Одним из приоритетных направлений антикоррупционной работы является принятие превентивных мер по выявлению и урегулированию конфликта интересов (фактов сокрытия работниками компании своего участия (или участия своих родственников) в деятельности коммерческих организаций, взаимодействующих с Компанией, лоббирование ими интересов таких организаций, трудоустройства родственников или свойственников, находящихся в их прямом подчинении).

Способами урегулирования таких ситуаций являются перераспределение должностных обязанностей, перевод на другую должность, инициативный отказ работника от своей личной заинтересованности, порождающей конфликт интересов, ограничение доступа к служебной информации, входящей в сферу личных интересов.

Отметим, что в соответствии с распоряжением ОАО «РЖД» от 11 декабря 2018 г. № 2665/р на всех железных дорогах сформированы постоянные совещательные органы — региональные комиссии по урегулированию конфликта интересов. Данные комиссии позволят оперативно рассматривать и выявлять ситуации конфликта интересов, определять способы его урегулирования и принимать своевременные меры реагирования не только в структурных подразделениях железной дороги, но и в региональных подразделениях функциональных филиалов и иных структурных подразделений ОАО «РЖД», осуществляющих свою деятельность в ее границах.

Ранее в Компании функционировала лишь одна, центральная комиссия по урегулированию конфликта интересов, теперь же такой функционал предоставлен и всем железным дорогам.

В целях повышения эффективности мер, направленных на профилактику и предупреждение коррупционных проявлений, обеспечения оперативного реагирования на факты коррупционных

проявлений в «РЖД» и его дочерних обществах осуществляет работу «Горячая антикоррупционная линия».

Информация о каналах связи «Горячей линии» размещена на корпоративном сайте «РЖД» в разделе «Противодействие коррупции», содержащем также информацию о проводимой работе в данной сфере, нормативные документы и методические материалы антикоррупционной направленности.

Всего за три года существования такой формы взаимодействия с гражданским обществом получено около 900 обращений, из которых чуть менее 50% — обращения коррупционной тематики.

По результатам их рассмотрения работники Компании могут быть привлечены к дисциплинарной ответственности вплоть до увольнения.

Реальную эффективность подтвердила введенная практика проведения психофизиологических исследований с использованием полиграфа. Данная процедура используется как для содействия в решении кадровых задач, так и в качестве вспомогательного элемента при проверочных мероприятиях. Например, в 2018 г. проведено 134 психофизиологических исследования, а уже в первом полугодии 2019 г. — 158.

По результатам исследований выявляются лица с различными «факторами риска», которые могут оказать негативное влияние на добросовестность осуществления ими трудовой деятельности.

Приоритетным направлением развития психофизиологических исследований в ближайшей перспективе является организация и проведение плановых периодических исследований в отношении отдельных категорий сотрудников, осуществляющих свои должностные обязанности по направлениям деятельности с высокими коррупционными рисками, а также исследований в отношении работников при принятии решения о включении их в корпоративный и стратегический резерв.

Помимо того, что такие проверки создают определенный барьер для неблагонадежных работников и позволяют проводить мониторинг надежности и лояльности персонала, они являются эффективным средством в профилактике и противодействии коррупции, положительный эффект которого выражается в снижении рисков и размеров потерь Компании.

В 2014 г. «РЖД» присоединилось к Антикоррупционной хартии российского бизнеса, что является показателем для всего делового сообщества приверженности Компании к честному ведению бизнеса.

Хартией предусмотрено внедрение компаниями специальных антикоррупционных программ и практик, которые касаются не только ситуации внутри организации, но также отношений с партнерами по бизнесу и с государством, закупок на основе открытых торгов, финансового контроля, обучения персонала, содействия правоохранительным органам и другое.

Это обязывает представителей бизнес-сообщества реализовывать совместные антикоррупционные инициативы. В связи с этим в договоры, заключаемые «РЖД», включена антикоррупционная оговорка, текст которой содержит заявления сторон договора и их аффилированных лиц о неприятии коррупции, гарантии соблюдения применимых норм законодательства, несовершения противоправных действий, обязательства и процедуру обмена информацией о возможном коррупционном правонарушении. Также введена практика заключения с контрагентами соглашений об антикоррупционном взаимодействии.

В сентябре 2018 г. «РЖД» прошло процедуру общественного подтверждения соответствия антикоррупционных мер требованиям антикоррупционного законодательства и положениям Антикоррупционной хартии.

Итоговая оценка полноты и эффективности антикоррупционных мер выполнена по 166 критериям и составила 4,75 баллов, что соответствует показателю «отлично». «РЖД» стало первой российской компанией, получившей такую высокую оценку.

Эти результаты имеют немаловажное репутационное значение и способствуют повышению инвестиционной привлекательности и кредитных рейтингов «РЖД» как на территории РФ, так и на международной арене.

Регламентированы процедуры периодического контроля, мониторинга соблюдения ограничений, запретов и обязанностей в сфере противодействия коррупции в холдинге «РЖД», обобщения и анализа его результатов, проведения проверок, определен круг ответственных лиц — их права и обязанности, а также обеспечения последующего контроля за устранением выявленных недостатков и нарушений.

В целях оценки эффективности системы управления рисками и внутреннего контроля в области противодействия коррупции обеспечено периодическое проведение внутреннего аудита, систематическое информирование Комитета по аудиту и рискам при Совете директоров ОАО «РЖД» о результатах управления рисками коррупции и потенциальных конфликтов интересов в компании.

Основополагающим документом, устанавливающим нормативные и организационные основы антикоррупционной деятельности компании, является план «РЖД» по противодействию коррупции на 2018—2020 гг., в котором также нашли отражение такие направления государственной антикоррупционной политики, как повышение эффективности образовательных и просветительских мероприятий.

В целях формирования антикоррупционного поведения, популяризации антикоррупционных стандартов и развития правосознания работников «РЖД» на базе Юридического института Российского университета транспорта и Корпоративного университета «РЖД» сформирована централизованная система обучения различных

категорий работников компании по определенным формам. С учетом специфики деятельности «РЖД» разработаны образовательные программы, дистанционные курсы обучения и повышения уровня профессиональной подготовки работников, осуществляющих функции в сфере предупреждения и противодействия коррупции, обеспечено проведение школ передового опыта по указанной тематике.

В целях реализации комплекса мер по информационному освещению антикоррупционной деятельности «РЖД», популяризации внедряемых механизмов профилактики и противодействия коррупции налажено взаимодействие со средствами массовой информации.

Кроме того, компания осуществляет проведение ежегодных опросов, социологических исследований в целях выявления отношения представителей предпринимательского сообщества, общественных организаций, граждан и работников холдинга «РЖД» к коррупции в целом, оценки проводимой компанией антикоррупционной политики.

Литература

1. Землин, А. И. Противодействие коррупции в Российской Федерации / А. И. Землин [и др.] ; под редакцией А. И. Землина, В. М. Корякина. — 2-е изд., перераб. и доп. — Воронеж : Наука-Юнипресс, 2014.
2. Землин, А. И. К вопросу о некоторых деформациях системы предупреждения коррупции и направлениях совершенствования антикоррупционного законодательства Российской Федерации / А. И. Землин, Р. Ф. Идрисов // Противодействие терроризму. Проблемы XXI века — COUNTER-TERRORISM. — 2018. — № 4. — С. 32—46.
3. Противодействие коррупции. Правовые основы : учебник и практикум для бакалавриата и специалитета/ А. И. Землин [и др.] ; под общей редакцией А. И. Землина. — Москва : Издательство Юрайт, 2019.

References

1. Zemlin, A. I. Protivodeystviye korruptsii v Rossiyskoy Federatsii [Anti-corruption in the Russian Federation] / A. I. Zemlin [i dr.] ; pod redaktsiyey A. I. Zemlina, V. M. Koryakina. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Voronezh : Nauka-Yunipress, 2014.
2. Zemlin, A. I. К voprosu o nekotorykh deformatsiyakh sistemy preduprezhdeniya korruptsii i napravleniyakh sovershenstvovaniya antikorruptsionnogo zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii [On the issue of some deformations of the corruption prevention system and directions for improving the anti-corruption legislation of the Russian Federation] / A. I. Zemlin, R. F. Idrisov // Protivodeystviye terrorizmu. Problemy XXI veka — COUNTER-TERRORISM. — 2018. — № 4. — S. 32—46.
3. Protivodeystviye korruptsii. Pravovyye osnovy: uchebnik i praktikum dlya bakalavriata i spetsialiteta [Anti-corruption. Legal basis: textbook and workshop for undergraduate and specialty] / A. I. Zemlin [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey A. I. Zemlina. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2019.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 629.362

© Тушко Иван Сергеевич
— начальник отдела транспортной безопасности ГУП «Пассажиравтотранс» (г. Санкт-Петербург)

Транспортная безопасность на городском дорожном транспорте. Проблематика и пути решения

Аннотация. Транспортная безопасность занимает важное место в транспортной системе России, с каждым годом обращает на себя все большее внимание государства и транспортного сообщества. Происходящие процессы, имеющие в том числе и такие негативные последствия, как человеческие жертвы, вследствие совершения террористических актов, заставляют каждого из нас осознать значимость мер по обеспечению безопасности при поездках на транспорте. Данное исследование посвящено изучению текущего состояния обеспечения транспортной безопасности и антитеррористической защищенности общественного городского автомобильного транспорта, выявлению практических проблем в реализации действующего законодательства, анализу достаточности системы принимаемых мер со стороны государства и субъектов транспортной инфраструктуры. Важную роль в исследовании играет поиск путей решения выявленных практических проблем, имеющих особую актуальность при обеспечении устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса.

Ключевые слова: транспортная безопасность; безопасность на транспорте; акт незаконного вмешательства; угрозы; теракт; общественный транспорт; автомобильный транспорт; транспортный комплекс.

© Ivan S. Tushko
— head of the Transport Security Department of the SUE “Passazhiravtotrans” (Saint-Petersburg)

Transport security on urban road transport: problems and their solutions

Abstract. Transport security is of great importance in the transport system of Russia, with annually attracts more and more attention of the state and the transport community. The ongoing processes, including those with negative consequences such as human victims because of terrorist acts, make everyone realize the importance of measures to enforce security when traveling by transport. The current study deals with research of the current state of transport security enforcement and anti-terrorism protection of public urban road transport; identification of practical problems in the implementation of existing legislation, and analysis of the adequacy of the measures taken by the state and transport infrastructure entities. An important role in the study is played by the search for solutions to the identified practical problems that are of particular relevance while ensuring the stable and safe functioning of the transport complex.

Keywords: transport security; safety on transport; act of unlawful interference; threats; terrorist attack; public transport; automobile/land transport; transport complex.

Транспортной безопасности других видов транспорта кроме воздушного до недавнего времени никогда не уделялось особого внимания. Данный факт вполне объясним по причине отсутствия интереса со стороны самих представителей террористических группировок и их явного интереса к совершению террористических атак в отношении авиатранспорта, включая захват воздушного судна. Во многом благодаря опыту и некоторым негативным последствиям, авиационная безопасность является примером для большинства других видов транспорта в части принимаемых мер по защите пассажиров и транспортного комплекса от внутренних и внешних потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов.

Проблема обеспечения транспортной безопасности одновременно предполагает принятие дополнительных мер по обеспечению безопасности личности, общества и государства от террористических угроз. В современном обществе очень немногие потребности жизнедеятельности людей могут быть удовлетворены без помощи транспорта. При этом одним из распространенных видов транспорта является внутригородской общественный транспорт [2].

В отечественной истории одним из самых трагичных событий на общественном городском автомобильном транспорте является теракт, произошедший 21 октября 2013 г. в Волгограде. В автобусе «ЛиАЗ-5256», следовавшем по маршруту № 29 в Красноармейском районе г. Волгограда, сработало взрывное устройство, изготовленное из двух тротиловых шашек и двух гранат, начиненных поражающими элементами — шурупами и металлической стружкой. Мощность взрыва составила 600 г в

тротиловом эквиваленте. По данным следствия взрывное устройство привела в действие террористка-смертница.

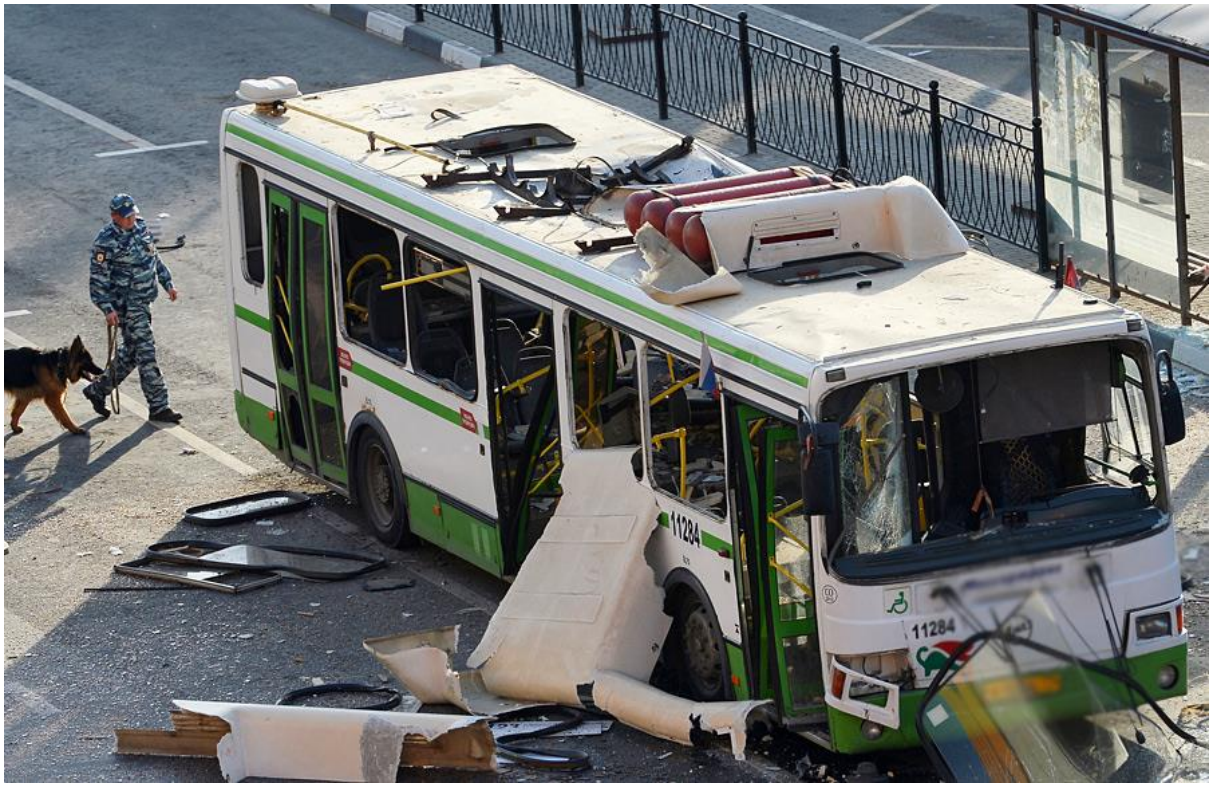


Рис. 1. **Последствия теракта 21 октября 2013 г. в Волгограде**

По официальной информации, на месте происшествия погибли 8 человек, включая смертницу, ранения различной степени тяжести получили 37 человек, 30 из них были госпитализированы.

Это в очередной раз доказало то, что образование реально действенной системы безопасности на объектах транспорта является приоритетным направлением для всех органов исполнительной власти федерального уровня и административных подразделений на уровне местного самоуправления, а также для самих организаций в сфере транспортного обслуживания, независимо от их форм организационно-правовой направленности [3].

Данное событие заставило изменить свое отношение органов государственной власти к транспортной безопасности городского общественного транспорта, обратить внимание на текущее состояние антитеррористической защищенности транспортной инфраструктуры.

Несмотря на значительный объем проведенных мероприятий со стороны государства и транспортных предприятий в данном направлении, проведенный анализ указывает на необходимость акцентировать свое внимание на существующих практических проблемах, имеющих актуальное значение при обеспечении устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса.

1. *Отсутствие системности принимаемых мер.* За последние 10 лет государственная политика в области обеспечения безопасности населения на транспорте добилась существенного прогресса: разработана нормативно-правовая база, регулирующая общественные отношения, объекты транспорта и транспортные средства планомерно оснащаются инженерно-техническими средствами, создаются новые методы защиты и системы безопасности.

Вместе с тем действующая система мер требует долгосрочного обоснованного планирования в целях сокращения финансовых затрат и совершенствования стратегии развития.

В период с 2011 по 2018 гг. многими государственными и коммерческими транспортными предприятиями были проведены мероприятия по обеспечению транспортной безопасности своих объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств: при взаимодействии с Росавтодором было реализовано категорирование, проведена оценка уязвимости, разработаны планы обеспечения транспортной безопасности. На основании данных мероприятий был выработан алгоритм реализации мер по транспортной безопасности, включая оснащение инженерно-техническими средствами. Естественно, что выполнение данных действий потребовало от субъектов транспортной инфраструктуры не только проведения организационных мероприятий, но и финансовых затрат.

Однако постановлением Правительства РФ от 29 декабря 2017 г. № 1697 автобусные парки исключены из Перечня объектов транспортной инфраструктуры, на которые распространяются требования законодательства в области обеспечения транспортной безопасности. Кроме этого, Федеральным законом от 2 августа 2019 г. № 270-ФЗ в законодательство были внесены изменения, в связи с чем оценка уязвимости и разработка планов обеспечения транспортной безопасности для транспортных средств ушли в прошлое.

Таким образом, комплекс проведенных мероприятий оказался не только экономически необоснованным, но и невостребованным при дальнейшем обеспечении антитеррористической защищенности.

Важно подчеркнуть, что разработанные и утвержденные Росавтодором организационно-распорядительные документы (Результаты оценки уязвимости и планы обеспечения транспортной безопасности) не подлежат отмене, а новые транспортные средства или вводимые в эксплуатацию автобусные парки категорированию не подлежат. Данное обстоятельство рождает противоречие оценки принимаемых мер в сфере защиты общественного городского автомобильного транспорта.

2. *Отсутствие защищенности автобусных парков и транспортных средств.* Тот факт, что проведенные мероприятия по обеспечению транспортной безопасности оказались невостребованными, является, пожалуй, не самой большой проблемой в системе антитеррористической

защищенности транспортной системы России. Более существенным аспектом становится то, что отсутствие нормативно-правового регулирования в части обеспечения транспортной безопасности автобусных парков и транспортных средств не позволяет субъектам транспортной инфраструктуры обеспечить должный уровень их защиты.

Изменения законодательства, установленные Федеральным законом от 2 августа 2019 г. № 270-ФЗ, исключили транспортные средства из ранее установленной системы мер (категорирование, оценка уязвимости, разработка планов обеспечения транспортной безопасности и прочее). Теперь в отношении автобусов необходимо будет создавать паспорт обеспечения транспортной безопасности транспортного средства.

Стоит отметить, что типовые формы указанных паспортов будут установлены Правительством РФ, но пока данного нормативного правового акта еще не существует. Иными словами, лишь после издания постановления Правительства РФ об утверждении типовых форм данных паспортов, можно будет говорить о каких-либо новых мероприятиях по транспортной безопасности в отношении транспортных средств [4].

Таким образом, можно сделать вывод, что защита автобусных парков и всех транспортных средств от угроз совершения актов незаконного вмешательства, в том числе террористических актов, в настоящее время целиком и полностью возлагается на перевозчиков. При этом предусмотренная законодательством административная и уголовная ответственность вряд ли будет иметь основательность применения при наступлении любых негативных последствий в силу того, что она распространяется на субъектов транспортной инфраструктуры, нарушивших установленные требования в области обеспечения транспортной безопасности, которые в данный момент отсутствуют.

3. *Обеспечение физической защиты.* Необходимо понимать, что для любого субъекта транспортной инфраструктуры важно обеспечение не только безопасного, но и устойчивого функционирования транспортного комплекса, для достижения целей которого большое значение имеет экономическая целесообразность тех или иных проводимых мероприятий.

В соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требованиями к антитеррористической защищенности (утверждены постановлением Правительства РФ от 14 сентября 2016 г. № 924) любой субъект транспортной инфраструктуры обязан для защиты своего объекта от актов незаконного вмешательства образовать (сформировать) и (или) привлечь подразделение транспортной безопасности, включающее в себя группы быстрого реагирования, специально оснащенные, мобильные, круглосуточно выполняющие задачи реагирования на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства.

Иными словами, субъект транспортной инфраструктуры привлекает на основании заключенного договора об оказании услуг аккредитованное

стороннее подразделение транспортной безопасности либо формирует и аккредитует собственное подразделение из числа своих работников. При этом в обоих случаях при выявлении нарушений законодательства по транспортной безопасности со стороны контрольно-надзорных органов ответственность будет по-прежнему нести владелец транспортной инфраструктуры.

Целью аккредитации является определение способности юридического лица осуществлять защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства в области конкретного вида транспорта, а также дорожного хозяйства. Также юридическое лицо, аккредитуемое в качестве подразделения транспортной безопасности, формирует структурное подразделение, предназначенное для осуществления координации и обеспечения деятельности субъекта транспортной инфраструктуры по защите подразделение транспортной безопасности [5].

Не стоит забывать также о том, что в связи с последними изменениями законодательства и снятием категории по транспортной безопасности с транспортных средств и автобусных парков, в распоряжении субъекта транспортной инфраструктуры зачастую остается лишь один категорированный объект транспорта (автовокзал, автостанция или административное здание), где необходимо привлекать аккредитованное подразделение транспортной безопасности, и создание собственного подразделения будет весьма дорогостоящим мероприятием. Подобная дилемма стоит перед субъектом транспортной инфраструктуры и при исполнении обязательного требования по созданию и оснащению пункта управления обеспечением транспортной безопасности, куда должно осуществляться подключение всех технических средств.

Рис. 2. **Обеспечение физической защиты автовокзала г. Калининграда**

Рис. 3. **Обеспечение физической защиты автовокзала «Южный» г. Казань**

Если же создание и привлечение подразделения транспортной безопасности является для субъекта транспортной инфраструктуры

финансово неисполнимой задачей, то обеспечение физической защиты категорированного объекта транспорта достигается путем привлечения частного охранного предприятия (ЧОП), чьи услуги могут обойтись дешевле в связи с увеличенной конкуренцией. И хотя это будет нарушением требований законодательства, с точки зрения судебной практики, это не приведет субъекта транспортной инфраструктуры к необходимости реализации дополнительных мер. Размер штрафных санкций за нарушения транспортного законодательства в настоящее время незначителен и практически не оказывает влияния на регулирование деятельности предприятий [6].

4. *Проблемы аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.* Вопросу профессиональной квалификации лиц, выполняющих работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности, в последнее время уделяется все большее внимание. И это объяснимо в силу необходимости совершенствования или получения новой компетенции для профессиональной деятельности по исполнению требований законодательства по транспортной безопасности, в том числе антитеррористической защищенности.

Но не смотря на то что данная деятельность активно развивается по всем видам транспорта с 2016 г., в ее реализации довольно много моментов, требующих внимания и доработки со стороны соответствующих органов.

Перечни вопросов, подлежащих применению органами аттестации и аттестующими организациями для проверки соответствия знаний, умений и навыков аттестуемых лиц определяются компетентными органами применительно к объектам транспортной инфраструктуры и транспортным средствам по видам транспорта. При этом перечни вопросов, разработаны без учета специфики и особенностей функционирования транспортного комплекса по видам транспорта.

Вместе с тем лица, назначенные ответственными за обеспечение транспортной безопасности в транспортном средстве (водители), также обязаны пройти указанную подготовку (обучение) и аттестацию.

В настоящее время низкий уровень подготовки водителей, по мнению субъектов автомобильного транспорта, связан с избыточными требованиями, предъявляемыми законодательством. Фактически аттестуемые по транспортной безопасности водители должны обладать знаниями и умениями не только применительно к обеспечению транспортной безопасности на транспортном средстве, но и в сфере антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры всего автомобильного транспорта и дорожного хозяйства.

Требует отдельного внимания вопрос гармонизации законодательства в сфере аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и трудового законодательства.

5. *Требования законодательства не учитывают тип объектов транспортной инфраструктуры.* Определения объектов транспортной инфраструктуры приведены не только в транспортных кодексах и уставах, но и в других нормативных правовых актах, регулирующих вопросы транспортной безопасности [7].

Для каждого вида транспорта постановлением Правительства РФ в форме отдельного правового акта приняты требования по обеспечению транспортной безопасности и антитеррористической защищенности. Несмотря на различия в технологическом процессе каждого вида транспорта, требования носят типовой характер. В связи с этим особенно важен тот факт, что требования не в полной мере отражают специфику и особенности транспорта, и что наиболее важно — не учитывают тип объекта транспортной инфраструктуры.

Так, в реестре категорированных объектов транспортной инфраструктуры Росавтодора, размещенном на официальном сайте, в настоящее время указаны такие типы объектов автомобильного транспорта, как автостанция, автовокзал, остановочный пункт, кассовый пункт и пр. Поэтому исполнение всех обязательных требований законодательства применительно к каждому объекту вне зависимости от специфики и технологического процесса видится нецелесообразным.

На пути к решению проблем

Таким образом, в ходе исследования текущего состояния транспортной безопасности городского автомобильного транспорта выявлен ряд актуальных проблем, требующих поиска соответствующих путей решения. Несмотря на увеличение внимания со стороны государства и транспортных предприятий, осуществляющих пассажирские перевозки, к вопросам антитеррористической защищенности, проведенный комплекс мероприятий носит незавершенный характер, что в конечном итоге приводит лишь к формированию частичной защиты объектов и транспортных средств.

Проблемам повышения антитеррористической безопасности в большинстве государств уделяется особое внимание, поскольку теракты не только наносят серьезный материальный ущерб: они становятся известными широкой общественности и оказывают негативное социально-политическое воздействие на население, вызывая напряженность в обществе. Решение этой сложной задачи требует не только дополнительных затрат и оснащения транспорта современными техническими средствами, но и адекватных, упреждающих изменений в подходах к технологии и организации перевозочного процесса, оптимизации форм и методов обеспечения безопасности на транспорте [8].

Исходя из анализа проблематики данного исследования, автором предлагается рассмотреть возможные пути решения.

1. Принять меры по нормативно-правовому регулированию

обеспечения транспортной безопасности автобусных парков и транспортных средств. Необходима разработка новых правовых актов, регламентирующих систему мер по антитеррористической защищенности данных уязвимых мест транспортного комплекса.

2. Принять меры по улучшению федерального государственного контроля (надзора) за нарушениями законодательства в части обеспечения физической защиты силами подразделения транспортной безопасности.

3. Гармонизировать законодательство в сфере аттестации сил обеспечения транспортной безопасности с трудовым законодательством. В свою очередь, в области обеспечения аттестации важен комплексный подход к изучению проблемных практических вопросов реализации с пересмотром состава действующих категорий и типовых дополнительных профессиональных программ обучения.

4. Для повышения эффективности принимаемых мер по антитеррористической защищенности разработать требования по обеспечению транспортной безопасности не только для каждого вида транспорта, но и предусматривающие технологические особенности различных типов объектов транспорта и транспортных средств.

Транспортная безопасность, являясь важной составной частью национальной безопасности, будет и дальше обращать на себя все большее внимание в свете совершенствования технологий и увеличения различных угроз. В связи с этим для профессионального сообщества важно создать условия для предупреждения актов незаконного вмешательства, а не бороться с их негативными последствиями.

Литература

1. Якунина, Н. В. Совершенствование методологии определения структуры подвижного состава городского пассажирского автомобильного транспорта // Вестник Оренбургского государственного университета. — 2011. — № 10(129). — С. 13—19.
2. Шомахов, М. К. К вопросу обеспечения безопасности городского общественного транспорта от террористических угроз // Труды Академии управления МВД России. — 2014. — № 4 (32). — С. 125—128.
3. Амельчаков, И. Ф. Актуальные проблемы антитеррористической защищенности объектов транспортной инфраструктуры / И. Ф. Амельчаков [и др.] // Проблемы правоохранительной деятельности. — 2017. — 1 (17). — С. 6—10.
4. Тушко, И. С. Изменения законодательства по обеспечению транспортной безопасности // Безопасность и охрана труда на железнодорожном транспорте. — 2019. — № 5. — С. 65—67.
5. Тушко, И. С. Актуальные вопросы регламентации деятельности подразделений транспортной безопасности // Безопасность и охрана труда на железнодорожном транспорте. — 2019. — № 6.
6. Черток, В. Б. Транспортная безопасность: как повысить эффективность контроля // Государство и транспорт. — 2011. — №5(36). — С. 4—7.
7. Андрианов, Ю. В. Объекты транспортной инфраструктуры: категориально-

понятийный аппарат / Ю. В. Андрианов, В. В. Комаров // Транспорт Российской Федерации. — 2016. — № 5(66). — С. 51—55.
8. Исаков, Д. А. Риск-менеджмент в транспортной инфраструктуре как фактор обеспечения безопасности территорий // Вестник университета (ФГБОУ ВПО «Государственный университет управления»). — 2013. — № 7. — С. 45—49.

References

1. Yakunina, N. V. Sovershenstvovaniye metodologii opredeleniya struktury podvizhnogo sostava gorodskogo passazhirskogo avtomobil'nogo transporta [Improving the methodology for determining the structure of the rolling stock of urban passenger road transport] // Vestnik Orenburgskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2011. — № 10(129). — S. 13—19.
2. Shomakhov, M. K. K voprosu obespecheniya bezopasnosti gorodskogo obshchestvennogo transporta ot terroristicheskikh ugroz [On the issue of ensuring the safety of urban public transport from terrorist threats] // Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. — 2014. — № 4 (32). — S. 125—128.
3. Amel'chakov, I. F. Aktual'nyye problemy antiterroristicheskoy zashchishchennosti ob»yektov transportnoy infrastruktury [Actual problems of anti-terrorism security of transport infrastructure facilities] / I. F. Amel'chakov [i dr.] // Problemy pravookhranitel'noy deyatel'nosti. — 2017. — 1 (17). — S. 6—10.
4. Tushko, I. S. Izmeneniya zakonodatel'stva po obespecheniyu transportnoy bezopasnosti [Changes in legislation to ensure transport safety] // Bezopasnost' i okhrana truda na zheleznodorozhnom transporte. — 2019. — № 5. — S. 65—67.
5. Tushko, I. S. Aktual'nyye voprosy reglamentatsii deyatel'nosti podrazdeleniy transportnoy bezopasnosti [Actual issues of regulation of the activities of transport security units] // Bezopasnost' i okhrana truda na zheleznodorozhnom transporte. — 2019. — № 6.
6. Chertok, V. B. Transportnaya bezopasnost': kak povysit' effektivnost' kontrolya [Transport safety: how to increase the effectiveness of control] // Gosudarstvo i transport. — 2011. — №5(36). — S. 4—7.
7. Andrianov, YU. V. Ob»yekty transportnoy infrastruktury: kategorial'no-ponyatiynyy apparat [Objects of transport infrastructure: categorical-conceptual apparatus] / YU. V. Andrianov, V. V. Komarov // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2016. — № 5(66). — S. 51—55.
8. Isakov, D. A. Risk-menedzhment v transportnoy infrastrukture kak faktor obespecheniya bezopasnosti territoriy [Risk management in transport infrastructure as a factor for ensuring the security of territories] // Vestnik universiteta (FGBOU VPO «Gosudarstvennyy universitet upravleniya»). — 2013. — № 7. — S. 45—49.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 342.7

© Матвеева Мария Андреевна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
matveeva1987@mail.ru

Обеспечение конституционных гарантий на неприкосновенность частной жизни человека в современной практике оказания потребительских услуг (на примере транспортной отрасли)

Аннотация. Конституция РФ, среди прочих гарантий человека и гражданина, устанавливает право каждого на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну (ч. 1 ст. 23), а также содержит запрет на сбор, хранение, использование и распространение информации о частной жизни лица без его согласия (ч. 1 ст. 24). Кроме того, Конституцией РФ устанавливается, что признание, соблюдение и защита прав и свобод человека и гражданина — обязанность государства (ст. 2), реализация которой может выражаться в обеспечении их превентивной защиты посредством определения законных оснований собирания, хранения, использования и распространения сведений о частной жизни лица, составляющих его личную или семейную тайну, а также в установлении мер юридической ответственности (п. «в», «о» ст. 71, п. «б» ч. 1 ст. 72,), в том числе уголовно-правовых санкций за противоправные действия, причиняющие ущерб находящимся под особой защитой Конституции РФ правам личности. Анализируя вышеуказанные нормы Конституции РФ, можно констатировать, что неприкосновенность информации о частной жизни лица является базовым принципом, которым должны руководствоваться любые лица в своей деятельности в гражданском обороте. Вместе с тем современные технологии, повсеместное использование Интернета и таких маркетинговых инструментов, как таргетирование и персонализированные предложения, заставляют посмотреть на данную проблематику не с точки зрения юридического формализма, а с позиций целесообразности и соблюдения баланса между необходимостью соблюдать вышеназванные конституционные гарантии и реальной пользой для потребителя. В статье на основе анализа

существующих коммерческих практик в области использования пользовательских данных на примере транспортной отрасли автор приходит к выводу о том, что баланс между частным интересом на соблюдение неприкосновенности частной жизни, гарантируемым Конституцией РФ, и коммерческим интересом на обработку личных данных для целей улучшения качества сервиса, вполне достижим при условии соблюдения сервисными предприятиями конституционных принципов и механизмов, создаваемых законодательными и поднадзорными органами для их исполнения.

Ключевые слова: неприкосновенность частной жизни; потребительские данные; коммерческие воздушные перевозки; обязательное согласие лица на обработку его данных.

© Mariya An. Matveeva
— Candidate of Law, associate professor of the department of Transport Law of the Law Institute of the Russian University of Transport

Ensuring constitutional guarantees for inviolability of individual private life in the present practice of providing consumer services (on the example of transport industry)

Abstract. The Constitution of the Russian Federation, among other guarantees of an individual and a citizen, establishes a right to inviolability of the person, his personal and family secrets (P. 1 of Article 23), and also contains a ban on the collection, storage, use and dissemination of the data about his private life without his consent (P. 1 of Article 24). In addition, the Constitution of the Russian Federation establishes that the recognition, observance and protection of the rights and freedoms of the person and the citizen is the duty of the state (Article 2), which can be implemented in ensuring their preventive protection by defining the legal grounds for the collection, storage, use and dissemination of the data about the private life of a person constituting his personal or family secrets, as well as in establishing measures of legal liability (clauses “c”, “o” in Article 71, paragraph “b” part 1 of Article 72,), including criminal legal sanctions for illegal actions that cause damage to individual rights specially protected by the Constitution of the Russian Federation. Analyzing the abovementioned norms of the Constitution of the Russian Federation, it can be stated that the inviolability of the data the private life of a person is a basic principle that should guide any person’s activities in civil document circulation. At the same time, the present technologies, the widespread use of the Internet and marketing such as targeting and personalized offers, make us consider these issues not from the

point of view of legal formalism, but from the point of view of expediency and keeping a balance between the need to comply with the abovementioned constitutional guarantees and real benefits for the consumer. In the current paper, based on the analysis of existing commercial practices in the use of the data on the example of transport industry, the author has concluded that the balance between private interest in respect of inviolability guaranteed by the Constitution of the Russian Federation and commercial interest in the processing of personal data to improve quality service is quite achievable if the service enterprises comply with the constitutional principles and mechanisms established by the legislative and supervised bodies for their fulfillment.

Keywords: inviolability of private life; consumer's data; commercial air transportation; obligatory consent of a person for his data processing.

На сегодняшний день, в сфере интернет-продаж наблюдается практика: «все запросы, введенные вами в интернете, могут быть использованы против вас», что означает, что крупные интернет-консолидаторы информации, такие как Гугл, Яндекс и иные, собирают и хранят в отношении каждого пользователя интернета целый ряд информации, которая по отдельности не представляет особой ценности, однако будучи собранной воедино может представлять существенный интерес. Такая информация относится к категории информации, которая в последнее время активно обсуждаются в обществе и которая получила название «Big data» или «большие данные». Появление интереса к большим данным обусловлено желанием коммерческих предприятий обладать максимально полной информацией о реальных и потенциальных потребителях и их возможном поведении, в соответствии с которым формируются ключевые тенденции на рынке. Если рассматривать термин «Big Data» с точки зрения коммерческого использования, то можно определить его как информацию, генерируемую путем сбора (в автоматическом режиме) сведений о действиях физических лиц, позволяющую наиболее точно и более быстро сформулировать предпочтения индивида и спрогнозировать его дальнейшее поведение [1]. Нужно отметить, что понятие «большие данные» само по себе значительно шире, чем просто некая совокупность данных о пользователях в интернете, поэтому целесообразно выделить в нем подкатегорию, которую можно условно назвать «большие пользовательские данные».

Появление и массовый коммерческий интерес к категории больших пользовательских данных вполне логично вызывает опасение относительно возможных злоупотреблений в использовании этих данных. Более того, даже в отсутствие какого-либо злоупотребления сам факт, что информация о поездках, покупках и иных действиях лица в интернете где-то собирается, хранится и обрабатывается, вызывает справедливую обеспокоенность у многих. Несмотря на то что некоторые исследователи

[2; 3] в качестве гарантии безопасности личных данных видят применение так называемого механизма обезличивания больших пользовательских данных, подобная гарантия не кажется абсолютной, поскольку любой подобный процесс обратим, и то, что было обезличено, может снова стать персонализированной информацией.

Вполне логично, что подобные тенденции не могли остаться без внимания государства и привели к созданию целого ряда законодательных инициатив (см. проекты федеральных законов № 759960-7, № 333556-6, № 575962-6), имеющих целью обеспечить контроль за обработкой информации о пользователях интернета. Более того, хотя сама по себе выбранная проблематика находится на стыке различных отраслей права, можно отметить, что решение правовых вопросов в области защиты прав человека и гражданина в цифровом пространстве предпринимается не только на законодательном уровне (и уровне подзаконных актов), но и на уровне деятельности Конституционного Суда РФ [4]. В данном контексте нельзя не согласиться с позицией В. Д. Зорькина, полагающего, что вне зависимости от характера правоприменительных проблем, возникающих в связи с цифровизацией, отправной точкой и методологическим ориентиром на пути их решения должны стать конституционные принципы и нормы [5].

В связи с этим предлагается в качестве примера рассмотреть существующие практики в отрасли коммерческих воздушных перевозок относительно сбора и дальнейшего использования различных категорий личных данных пассажиров с учетом их легитимности.

Успех, прибыль и конкурентоспособность коммерческих предприятий, каковыми являются и большинство авиакомпаний, зависят от того, насколько они будут соответствовать тенденциям и нововведениям в своей отрасли. Российская гражданская авиация в отличие от многих других отраслей отечественной экономики не отстает от зарубежных конкурентов по уровню внедрения в бизнес-процессы цифровизации.

Цифровые технологии в гражданской авиации — это и персональные предложения для пассажира, и адаптация условий его пребывания на борту, и сдача багажа (в перспективе еще у себя дома). Информационная система будет «узнавать» каждого пассажира и автоматически подстраивать всю окружающую среду на борту под его предпочтения.

Международная ассоциация воздушного транспорта (*IATA*) и Международный совет аэропортов (*ACI*) предложили концепцию перспективной трансформации бизнес-процессов на основе цифровизации *NEXTT* (*New Experience in Travel and Technologies*). Она стала ответом на ожидаемое удвоение спроса в сфере авиаперевозок к 2036 г. Это цифровые технологии отслеживания и идентификации багажа, автоматизация и робототехника, повышающие безопасность, надежность, эффективность и качество обслуживания клиентов. Компания *Delta* позволяет самим клиентам отслеживать перемещение своего багажа после сканирования

багажной бирки. Сегодня уже многие перевозчики предлагают сдавать багаж без участия сотрудников авиакомпании. Доступной становится самостоятельная печать багажных бирок дома у пассажира или в автоматах авиалиний. Для контроля загрузки рейсов, передвижения пассажиров авиакомпании используют бортовые планшеты.

По данным отчета одной из крупнейших дистрибутивных систем и разработчика ИТ-решений для авиаотрасли компании *SITA*, выпущенного в сентябре 2018 г., в ближайшие годы более 3/4 крупных аэропортов и авиакомпаний мира будут инвестировать в технологии биометрической идентификации пассажира по принципу «паспорт пассажира — это его лицо». В международном аэропорту Бостона уже проведены испытания такой системы, и Управление таможенной и пограничной охраны США признало их успешными [6]. Подобные эксперименты активно осуществляются уже и на российском пространстве (например, авиакомпания S7 запустила проект по распознаванию лиц при доступе в собственный бизнес-зал на добровольной основе при условии письменного согласия пассажира на дальнейшую обработку его данных).

Вышеописанные примеры предполагают, что при внедрении новых технологий для удобства пассажиров и снижения стоимости перевозки необходимо использование личных данных этих лиц. Причем, под личными данными понимаются не только персональные данные, обработка которых на сегодняшний день строго регламентирована законодательством РФ (см. Федеральный закон от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных»). Для целей персонализации предложений пассажиров авиакомпания может быть заинтересована в обработке такой информации, как история путешествий пассажира, его гастрономические предпочтения, примерный уровень дохода и многое иное, что не относится законом к персональным данным и находится условно в «теневой» зоне охраны и контроля со стороны государства. Причем, речь может идти даже не о данных, которые собираются непосредственно техническими ресурсами перевозчиков (интернет-сайты), но и об информации, которая собирается крупными консолидаторами информации и затем в обезличенной форме предоставляется авиакомпаниям на договорной основе. Возникает вопрос: какая именно информация о лице относится к сведениям о частной жизни и подпадает, таким образом, под ограничения, предписанные ст. 23 и 24 Конституции РФ.

Исходя из предписаний вышеуказанных статей Конституции РФ, конфиденциальным характером обладает любая информация о частной жизни лица, а потому она относится к сведениям ограниченного доступа. Право на неприкосновенность частной жизни, личную и семейную тайну означает предоставленную человеку и гарантированную государством возможность контролировать информацию о самом себе, препятствовать разглашению сведений личного, интимного характера; в понятие «частная

жизнь» включается та область жизнедеятельности человека, которая относится к отдельному лицу, касается только его и не подлежит контролю со стороны общества и государства, если носит непротивоправный характер (см. Определения Конституционного Суда РФ от 9 июня 2005 г. № 248-О, от 26 января 2010 г. № 158-О-О и от 27 мая 2010 г. № 644-О-О). Соответственно, лишь само лицо вправе определить, какие именно сведения, имеющие отношение к его частной жизни, должны оставаться в тайне, а потому и сбор, хранение, использование и распространение такой информации, не доверенной никому, не допускается без согласия данного лица, как того требует Конституция РФ.

Вместе с тем право на ограничение доступа к информации о частной жизни пересекается с реализацией другого конституционного права — права каждого свободно искать, получать, передавать, производить и распространять информацию любым законным способом (ч. 4 ст. 29 Конституции РФ). Данная коллизия разрешена Конституционным Судом РФ в пользу права на личную и семейную тайну, поскольку реализация права на поиск и распространение информации, по его решению, допустима исключительно в порядке, установленном законом, и что федеральный законодатель правомочен определить законные способы получения информации (см. Постановление Конституционного Суда РФ от 31 марта 2011 г. № 3-П).

Следует отметить, что постоянное совершенствование и внедрение новых технологий, которые быстро становятся частью общественной жизни, меняет границы реализации некоторых прав человека, включая право на тайну частной жизни. Свобода личности и вытекающие из нее права в новой реальности подлежат реализации с учетом новых информационно-цифровых возможностей других участников гражданского оборота, а также органов публичной власти. В данном контексте очень важно найти разумный баланс интересов частных и публичных лиц на основе новых законодательных решений, включая конституционные, а также с учетом особой роли в этих процессах Конституционного Суда РФ.

Представляется, что применительно к обработке информации о частной жизни лица другими участниками гражданского оборота, каковым являются в рассматриваемых выше ситуациях авиакомпании, ключевым пунктом является согласие такого лица на обработку, причем, согласие должно носить четко выраженный целевой характер, т.е. лицо, давая согласие на обработку, должно заранее понимать, для каких целей будет впоследствии обрабатываться данная информация. Такой подход вполне успешно зарекомендовал себя относительно определения границ обработки персональных данных, поэтому целесообразно распространить его на весь пласт пользовательских данных. На практике этот подход выражается в запросе коммерческими организациями нескольких различных согласий на обработку пользовательских данных (на

обработку *cookie*, на обработку для целей реализации договора, заключаемого с потребителей, на обработку для целей персонализации маркетинговых предложений, на обработку для целей участия в программе лояльности). К сожалению, подобные юридические тонкости не всегда близки рядовому потребителю, и вызывают, скорее, раздражение от необходимости читать и соглашаться с большим объемом документации, однако только такой путь реально обеспечивает соблюдение конституционных принципов, зафиксированных в ст. 23 и 24 Конституции РФ. Важным в данном механизме является и обеспечение соблюдения права на отказ от обработки собственных данных и права на отзыв ранее данного согласия (правда, в некоторых случаях это может привести к невозможности финализировать взаимоотношения с коммерческой организацией, например, договор авиационной перевозки невозможно заключить без предоставления права перевозчику на обработку персональных данных пассажира, но при этом допустимо отказать в обработке данных для маркетинговых целей).

Что касается приобретения пользовательских данных у третьих лиц, интересной является позиция социальных сетей, которые являются на сегодняшний день одним из основных источников для сбора такого рода информации. Данная позиция явилась ответом на запрет Роскомнадзора на обработку пользовательских данных из социальных сетей, выраженный в разъяснении надзорного ведомства, направленном в адрес фирмы, собирающей такие данные [7].

Представитель соцсети Евгений Красников рассказал, что в правилах сервиса не описано разрешение для других компаний на использование любых данных из открытых профилей. Пользователь размещает свои данные на нашем сайте, предоставляя соответствующие согласия через принятие пользовательского соглашения. В соответствии с п. 5.12 пользовательского соглашения сети «ВКонтакте» пользователь дает согласие только на доступ к информации, которую он размещает на персональной странице, в том числе к своим персональным данным. Согласия на сбор, обработку и передачу третьим лицам пользователь не дает. Если сбор делался ранее, то такая практика должна быть прекращена. Очевидно, что третьи лица, собирающие и обрабатывающие данные о пользователях, такие согласия от них не получают. Кроме того, социальная сеть здесь также является владельцем баз данных пользователей и вправе запрещать третьим лицам неправомерно копировать информацию из таких баз. Соцсеть отдельно запрещает автоматизированный сбор информации о пользователях (п. 6.3.9 и 6.3.11 пользовательского соглашения).

В начале 2017 г. социальная сеть «Вконтакте» подала в суд на компанию *Double Data*, которая разработала сервис для оценки кредитоспособности клиентов банков по профилям в соцсетях. 29 января 2018 г. арбитражный апелляционный суд удовлетворил иск «ВКонтакте»,

обязав компанию *Double Data*, которая занимается созданием *Big Data* решений с помощью открытых данных, прекратить использовать данные пользователей соцсети [8].

Наконец, в контексте рассматриваемой проблематики имеет смысл упомянуть об активно исследуемом в настоящее время понятии «информационно-цифровой портрет личности» [4]. По мнению исследователей, сущность данного явления включает в себя такие категории, как «персональные данные», «частная жизнь», «право на неприкосновенность частной жизни». Конституционный Суд РФ уделяет данным понятиям достаточное внимание в собственной практике, в результате чего были выработаны следующие принципы:

1) недопустимость произвольного вмешательства кого бы то ни было в сферу автономии личности выступает необходимой предпосылкой создания условий для всестороннего развития человека и для демократического устройства общества (Постановление Конституционного Суда РФ от 22 марта 2005 г. № 4-П);

2) принцип индивидуальной автономии (производный от признания достоинства личности) обязывает государство создавать для каждого человека реальные возможности свободного самоопределения и самовыражения (Постановление Конституционного Суда РФ от 23 сентября 2014 г. № 24-П);

3) конституционные установления относительно реализации права на получение и распространение информации в полной мере относятся к любой информации — независимо от места и способа ее производства, передачи и распространения, включая сведения, размещаемые в информационно-телекоммуникационной сети Интернет (Постановление Конституционного Суда РФ от 9 июля 2013 г. № 18-П).

Можно согласиться с тем, что вышеуказанные базовые принципы выступают и доктринальными, и нормативными началами в формировании информационно-цифрового портрета личности [4].

Таким образом, анализ существующих коммерческих практик в области использования пользовательских данных позволяет сделать вывод, что баланс между частным интересом на соблюдение неприкосновенности частной жизни, гарантируемым Конституцией РФ, и коммерческим интересом на обработку личных данных для целей улучшения качества сервиса, вполне достижим при условии соблюдения сервисными предприятиями вышеописанных конституционных принципов и механизмов, создаваемых законодательными и поднадзорными органами во исполнение данных принципов. В качестве таких механизмов можно обозначить запрос обязательного согласия лица на обработку его данных, дополняемого правом на отзыв ранее данного согласия, а также использование процесса обезличивания больших пользовательских данных.

Литература

1. E-commerce и взаимосвязанные области (правовое регулирование) : сборник статей / А. А. Богустов [и др.] ; ответственный редактор М. А. Рожкова. — Москва : Статут, 2019.
2. Савельев, А. И. Направления регулирования Больших данных и защита неприкосновенности частной жизни в новых экономических реалиях // Закон. — 2018. — № 5. — С. 122—144.
3. Романова, А. Ю. К вопросу о правовом режиме Больших данных // Конституционное и муниципальное право. — 2019. — № 8. — С. 20—25.
4. Бондарь, Н. С. Информационно-цифровое пространство в конституционном измерении: из практики Конституционного Суда Российской Федерации // Журнал российского права. — 2019. — № 11. — С. 25—42.
5. Зорькин, В. Д. Право в цифровом мире // Российская газета. Столичный выпуск. — 2018. — № 7578 (115).
6. Сергеев, М. Полет в Цифровом пространстве // Воздушный транспорт. — Вып. 6. — 2019. — 30 мая // https://plus.rbc.ru/news/5ce653397a8aa91d09166296.
7. Зыкова, В. Роскомнадзор запретил сбор данных пользователей «ВКонтакте» // https://iz.ru/625543/vladimir-zykov/roskomnadzor-zapretil-sobirat-dannye-polzovatelei-vkontakte.
8. Фролов, А. Роскомнадзор запретил свободную обработку персональных данных из «Вконтакте»: чем это грозит бизнесу // https://vc.ru/flood/25542-rkn-vk-rules.

References

1. E-commerce i vzaimosvyazannyye oblasti (pravovoye regulirovaniye) [E-commerce and interrelated areas (legal regulation)]: sbornik statey / A. A. Bogustov [i dr.] ; otvetstvennyy redaktor M. A. Rozhkova. — Moskva : Statut, 2019.
2. Savel'yev, A. I. Napravleniya regulirovaniya Bol'shikh dannykh i zashchita neprikosnovennosti chastnoy zhizni v novykh ekonomicheskikh realiyakh [Directions of Big Data regulation and protection of privacy in the new economic realities] // Zakon. — 2018. — № 5. — S. 122—144.
3. Romanova, A. YU. K voprosu o pravovom rezhime Bol'shikh dannykh [On the legal regime of Big Data] // Konstitutsionnoye i munitsipal'noye pravo. — 2019. — № 8. — S. 20—25.
4. Bondar', N. S. Informatsionno-tsifrovoye prostranstvo v konstitutsionnom izmerenii: iz praktiki Konstitutsionnogo Suda Rossiyskoy Federatsii [Information-digital space in the constitutional dimension: from the practice of the Constitutional Court of the Russian Federation] // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2019. — № 11. — S. 25—42.
5. Zor'kin, V. D. Pravo v tsifrovom mire [Law in the digital world] // Rossiyskaya gazeta. Stolichnyy vypusk. — 2018. — № 7578 (115).
6. Sergeyev, M. Polet v Tsifrovom prostranstve [Flight in Digital Space] // Vozdushnyy transport. — Vyp. 6. — 2019. — 30 maya // https://plus.rbc.ru/news/5ce653397a8aa91d09166296.
7. Zykova, V. Roskomnadzor zapretil sbor dannykh pol'zovateley «VKontakte» [Roskomnadzor banned the collection of user data on VKontakte] // https://iz.ru/625543/vladimir-zykov/roskomnadzor-zapretil-sobirat-dannye-polzovatelei-vkontakte.
8. Frolov, A. Roskomnadzor zapretil svobodnuyu obrabotku personal'nykh dannykh iz «Vkontakte»: chem eto grozit biznesu [Roskomnadzor banned the free processing of personal data from Vkontakte: what threatens business] // https://vc.ru/flood/25542-rkn-vk-rules.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 629.053

© Ананенко Андрей Олегович
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
andrey.ananencko2017@yandex.ru

Совершенствование законодательства в контексте технической эволюции беспилотных транспортных средств

Аннотация. В статье с теоретико-правовых позиций рассматривается отечественный и зарубежный опыт правового регулирования в области применения беспилотных транспортных средств (БТС). Это обусловлено масштабным внедрением БТС в основные области транспортной отрасли — космической, воздушной, железнодорожной, водной, автомобильной и др. Российская Федерация отстает от других государств в вопросе разработки законодательства, регулирующего использование БТС. В статье рассматриваются пути совершенствования отечественного законодательства в данной сфере.

Ключевые слова: беспилотные транспортные средства, транспорт, гражданско-правовое регулирование, транспортная отрасль.

© Andrey Ol. Ananenko
— post-graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Improvement of legislation in the context of the technical evolution of unmanned transport means

Abstract. The current paper considers the domestic and foreign experience of legal regulation in the field of the use of unmanned transport means (UTM) from a theoretical and legal point of view. This is due to the large-scale introduction of UTM in the main areas of the transport industry, namely space, air, railway, water, land/road, etc. The Russian Federation lags behind other states in the development of legislation governing the use of UTM. The paper discusses ways to improve domestic legislation in this area.

Keywords: unmanned transport means, transport, civil and legal regulation, transport industry.

Ученые многих стран являются участниками проектов, приоритетной целью которых является создание беспилотных транспортных средств (далее — БТС). Важность и актуальность проводимых изысканий подтверждается масштабностью предполагаемых сфер применения и количеством решаемых задач. Имеются внушающие уважение достижения в этой области и у Российской Федерации [1].

БТС активно задействуются в космосе. Они востребованы при изучении атмосферы, поверхностей планет, околопланетных орбит и межпланетного пространства. Устройства такого типа также успешно осваивают:

— сушу (сети дорог населенных пунктов, проложенные рельсы и т.д.);

— подземную среду (помимо расположенных под землей трубопроводов, каналов, скважин и других коммуникационных конструкций в эту категорию включены работы, проводимые в неразработанной породе);

— воздушное пространство (атмосферу Земли);

— водную среду (подводную и водную части).

В различных литературных источниках беспилотные средства характеризуются по-разному. Наряду с простыми и краткими разъяснениями встречаются подробные описания. В последние часто включены главные особенности трактуемого понятия. При рассмотрении воздушного транспортного средства в качестве беспилотного летательного аппарата принимается такой, на борту которого отсутствует экипаж/человек.

Некоторые авторы при составлении характеристики беспилотного летательного аппарата ограничиваются отсылкой к беспилотному мобильному средству. С этой точки зрения беспилотным летательным аппаратам должны быть присущи следующие признаки:

— возможность многократного использования при отсутствии экипажа;

— наличие двигателей;

— автономный режим функционирования (подразумевается наличие специализированного программного обеспечения либо дистанционного управления посредством выполнения оператором определенных действий);

— использование сил аэродинамики при взлете;

— способность переноса боевой нагрузки летального/нелетального воздействия, разведывательного оборудования и аппаратуры, осуществляющей мониторинг поверхности воды и суши.

В законодательных актах международного уровня беспилотными летательными аппаратами называются передвигающиеся в воздушной среде суда, способные осуществлять полет при отсутствии на борту командира. При этом подразумевается соблюдение одного из условий:

— полное дистанционное управление из другой точки (последняя может располагаться на борту второго летательного аппарата, на поверхности земли, в космосе и т.д.);

— функционирование в рамках конкретной программы в режиме полноценной автономии.

Беспилотными летательными аппаратами принято называть и любые разновидности оборудования, удовлетворяющие требованиям инициирования полета и его бесперебойного контролирования и навигации без наличия пилота и/или другого лица на борту.

Федеральными правилами использования воздушного пространства Российской Федерации (п. 2), утвержденными постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138, статус беспилотных летательных аппаратов закреплен за разновидностями, способными осуществлять полет при отсутствии человека/людей на борту (управление в режиме полета может осуществляться автоматически и посредством находящегося в центре управления оператора либо путем комбинирования обоих приведенных вариантов). Этому определению присуща наибольшая информативность ввиду перечисления возможных способов управления. Данный нюанс важен при решении вопросов, имеющих отношение к определению степени уголовной ответственности, предусмотренной для случаев нарушения правил полета беспилотным транспортом (ГОСТ Р 56122-2014 «Воздушный транспорт. Беспилотные авиационные системы. Общие требования»: утвержден приказом Росстандарта от 18 сентября 2014 г. № 1130-ст).

На водном транспорте в качестве беспилотных разрабатываются компьютеризированные системы управления. Привлекательность использования дистанционно управляемого судна обусловлена меньшей стоимостью и большей безопасностью по сравнению с традиционными аналогами.

Снижения себестоимости следует ожидать уже на этапе строительства ввиду отсутствия необходимости обустройства мостика и помещений, предназначенных для размещения членов экипажа. Таким образом из списка затрат удается исключить расходы, связанные с необходимостью установки и последующего обслуживания систем, отвечающих за кондиционирование воздуха, снабжение водой и энергией. Ввиду отсутствия на борту людей снизится и себестоимость грузовых перевозок. Благодаря присущим подобным судам конструкционным особенностям, удастся снизить расход топлива на 12—15% (при отсутствии груза суда будут легче обычных на 5%). У беспилотного судна появится возможность выполнения более длинных переходов, что благоприятно скажется на эффективности. Из других весомых плюсов следует отметить увеличение показателя допустимой массы перевозимых грузов, за счет чего судовладельцы смогут увеличить прибыль. К созданию новой системы автономного управления судоходством привлечены специалисты из стран

Европейского Союза. Возглавляемый представителями Германии проект позволит грузовым судам пересекать океаны при отсутствии на борту экипажа. Японией сделана ставка на разработку технологии автономной навигации, ориентированную на передвигающиеся в морских акваториях суда. Китай сосредоточил усилия на создании многофункциональных беспилотных судов. Наличием аналогичных проектов могут похвастаться Норвегия, Великобритания, Нидерланды, Франция и т.д. [https://naked-science.ru/article/nakedscience/bespilotnyy-okean-v-more]

Наряду с техническими проблемами возникает необходимость разбираться с юридическими тонкостями. Согласно нормам международного морского права за беспилотным флотом закреплен статус «вне закона», вследствие чего до начала эксплуатации необходимо внести изменения в режим, регулирующий мореплавание. Реализовать подобную схему на практике можно лишь в отдаленном будущем, что обусловлено наличием причин правового характера. В настоящее время любое находящееся в открытом море судно, на борту которого отсутствует экипаж, воспринимается как не имеющее хозяина. На бесхозное, по сути, имущество может претендовать любой оказавшийся на борту человек. Вследствие этого переход к массовой эксплуатации грузовых роботизированных судов может быть осуществлен при условии устранения перечисленных выше правовых коллизий. Следует четко осознавать, что беспилотное судоходство подразумевает необходимость пересмотра как национальной, так и международной нормативно-правовой базы, призванной обеспечить безопасность мореплавания [2].

Попытки создания беспилотного транспорта предпринимаются и в железнодорожной отрасли. Первые наработки пришлись на конец 1940-х гг. На сегодняшний день в перечне стран, использующих «беспилотники» для перевозки пассажиров, насчитывается 20 государств. Сингапур, Ванкувер и Дубай стали лидерами по показателю протяженности беспилотных железнодорожных маршрутов.

На 2019 г. Францией был запланирован старт испытаний прототипа скоростного самоуправляемого электропоезда TGV. В качестве даты начала массового использования определен 2023 г.

Привлечены к созданию беспилотных поездов и сотрудники ОАО «Российские железные дороги». Местом тестирования отдельных беспилотных технологий стала станция Лужская, расположенная в Ленинградской области. Велика вероятность запуска самоуправляемых поездов в пределах МЦК (Московского центрального кольца).

Гонконг отметился запуском десяти беспилотных составов, работающих в автономном режиме. За разработку уникального транспорта отвечала зарегистрированная в Китае компания. По сути, метрополитены представляют собой защищенные от внешнего воздействия транспортные системы закрытого типа, в пределах которых по утвержденному маршруту курсирует однородный подвижный состав.

Вследствие данной особенности метро представляется наименее затратным вариантом организации беспилотного пассажирского трафика.

При рассмотрении отрасли автомобильного транспорта с позиции беспилотных транспортных средств, выясняется, что в нормативных документах термин «беспилотное автотранспортное средство» отсутствует. В литературных источниках под робомобилем или беспилотным автомобилем понимается транспортное средство, способное перемещаться без вмешательства человека и оснащенное системой автоматического управления [3].

Новаторами в сфере создания беспилотных авто являлись японцы, приступившие к работе в конце 1970-х гг. Управлять подобными машинами в рамках проекта «Прометей» (1987—1995 гг.) пытались и в Европе. В качестве исходной базы для беспилотника выступил легковой автомобиль *Mercedes-Benz* (S-класс), которому удалось преодолеть отделявшие Мюнхен от Копенгагена 1600 км. Во время поездки машина разгонялась до впечатляющих 175 км/ч и успешно справлялась с выполнением сложных маневров (включая перестроение, обгон транспортных средств и т.д.). О полном исключении человеческого фактора из процесса вождения речь на тот момент не шла.

Российскими конструкторами, представляющими Центр прототипирования высокой сложности НИТУ МИСиС «Кинетика», была создана функционирующая прототипная версия летающего беспилотного такси. К аналогичным разработкам привлечены ученые Японии, Новой Зеландии и Великобритании. На 2019 г. Голландия анонсировала старт производства дебютного летающего серийного автомобиля *PAL-V Liberty*, представляющего собой гибрид авто и вертолета.

Автомобили, ориентированные на беспилотное движение, оснащаются интеллектуальными системами управления. Помимо бездорожья последние могут быть задействованы и в момент передвижения по дорогам общего пользования. Преобладающая часть автомобилей данного класса ориентирована на функционирование в пределах городской черты. Автопилот отвечает за перемещение по автострадам с регламентированным движением. Благодаря электронным системам доступно ориентирование между размеченными полосами и заблаговременное отслеживание приближения к необходимому повороту.

В Российской Федерации активное развитие технологий, без которых немыслима разработка беспилотных автомобилей, стабильно фиксируется с 2015 г. Российской компанией КамАЗ был подготовлен прототипный образец беспилотного автомобиля (программа «Автонет»). В качестве места проведения публичного тест-драйва КамАЗа-беспилотника были выбраны Набережные Челны. 27 октября 2015 г. машина самостоятельно справилась с разворотами, «змейками» и остановками, необходимость совершения которых была обусловлена наличием пешеходов [http://www.tadviser.ru/index.php/].

2018 г. отметился первой продолжительной поездкой беспилотного автомобиля «Яндекса». На протяжении 11 часов, часть из которых пришлась на ночной период, машина 99% времени передвигалась в автоматическом режиме, придерживаясь скоростных ограничений. В качестве начальной точки маршрута выступила Москва, конечным пунктом назначения стала Казань.

В этом же году в «Сколково» состоялся запуск опытной зоны, в пределах которой были организованы поездки на общественном беспилотном транспорте. По мнению экспертов, в первую очередь в столице России следует ожидать появления беспилотных автобусов (в частности, смартбасов), за которыми могут подтянуться такси.

В вопросе разработки законодательства, затрагивающего сферу использования роботомобилей, Российская Федерация отстает от других государств. 30 марта 2016 г. прошел круглый стол, темой которого стало «Нормативно-правовое регулирование применения беспилотных систем в Российской Федерации». Организатором выступил Комитет по науке и наукоемким технологиям, функционирующий при Государственной Думе. По окончании обсуждения были сформулированы предложения относительно необходимости внесения изменений в УК РФ, ГК РФ и Правила дорожного движения. При изучении данного вопроса становится ясно, что изменения и дополнения должны затронуть также другие федеральные законы, в частности, КоАП РФ.

Законодательные нормы во многих странах долгое время не раскрывали самый важный вопрос, касающийся инновационных транспортных средств, — кто будет привлечен к ответственности в случае, когда дорожная авария произошла при участии беспилотника. Владелец машины или ее производитель?

Однако после долгих раздумий и сопоставления фактов ответ на данный вопрос все же был найден и оформлен официально. Именно водитель «беспилотника» несет ответственность за произошедшее ДТП. И это вполне справедливо. Данное решение сегодня регламентируется ст. 264 УК РФ. Для полноценного регулирования применения БТС необходимо внести ряд поправок в ГК РФ:

1) приравнять понятие «беспилотный транспорт» с «транспортным средством» и «автомобилем». Только тогда к машинам с функцией автопилота можно будет применить ст. 1079 ГК РФ;

2) установить меру ответственности за использование беспилотного автомобиля в случаях, когда ДТП с его участием произошло как при ручном, так и при самопроизвольном движении.

В связи со сложившейся ситуацией несколько крупнейших «игроков» автомобильного рынка сегодня активно разрабатывают специальные продукты для транспорта с автономным управлением. Самой последней новостью стало то, что КАСКО хочет создать для беспилотных автомобилей страховые полисы. Сначала их стоимость будет выше

классического аналогичного документа, но потом она снизится. Минфин России уверен в том, что данный продукт появится в ближайшие годы. Однако для его успешного внедрения придется произвести в законодательстве некоторые изменения. Участники рынка и его эксперты поясняют, что полисы не стоит ждать раньше 2030 г. Василий Бусаров (руководитель центра управления страховым портфелем страхового дома ВСК) видит в разработке этого продукта перспективность и инновацию.

Сегодня компания под его руководством собирает данные статистики по объему эксплуатации беспилотного транспорта. Бусаров обещает, что уже через пять лет ВСК сможет застраховать все виды беспилотников, как автомобильные, так и летательные. Застраховать груз, который перевозится дронами, — наиболее перспективное направление в этой сфере. Удивительно, но такое мероприятие уже применяется в России — есть страховые компании, которые охотно страхуют доставку грузов и почты, производимую беспилотными летательными аппаратами (БПЛА). А конец 2015 г. стал началом страхования гражданской ответственности юридических лиц, которые владеют летательными аппаратами с автономным управлением. Предоставляется данная услуга группой «СОГАЗ». Компания сообщила, что подписываемый с клиентом договор страхует жизнь, здоровье и имущество того, кто в осуществлении своей деятельности активно эксплуатирует БПЛА. По этому направлению «СОГАЗ» прогнозирует увеличение клиентского спроса.

Карен Асоян (директор по связям с общественностью компании «Ингосстрах») отмечает, что настоящий успех БТС еще впереди, потому что в последнее время довольно часто слышно о том, что та или иная компания тестирует доставку груза транспортом с автономным управлением. Все хотят идти в ногу со временем. Октябрь 2018 г. стал для этой компании месяцем, когда она запустила страхование физических лиц, владеющих дронами. Асоян объясняет это тем, что страхованием такого типа интересуется все больше и больше простого населения.

С сожалением приходится констатировать, что принятая Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы (утверждена распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р) не содержит упоминаний о транспортных средствах беспилотного типа.

Повсеместное распространение автономных авто в Российской Федерации возможно при соблюдении нескольких условий, наиболее приоритетным из которых является подходящая дорожная сеть, способная адаптироваться под нужды «умных автомобилей». Особенно актуальна данная проблема для регионов. При отсутствии подобных дорог спрос на транспортные средства этого класса расти не будет. Изучая Стратегию развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года, утвержденную распоряжением Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р, следует обратить

внимание на фразу относительно особой значимости усовершенствования и создания новой дорожной и информационно-телекоммуникационной инфраструктур, способных предоставить беспилотным / автономным / самоуправляемым транспортным средствам требуемые сервисы и информацию.

Если рассматривать законодательный опыт подавляющего большинства стран, то в нем на сегодняшний день большинство стран совершенствует свое законодательство, касающееся регламента «беспилотников» на использование автономного транспорта на дорогах общего пользования (имеются в виду транспортные средства, которые вообще не контролируются водителем или пилотом). Например, в Германии действует закон, который увеличивает ответственность того, кто управляет машиной с автопилотом. Работает это так: человек отвлекается от вождения, но через 5 секунд система требует того, чтобы он вспомнил об управлении. Об этом на форуме поведал Андрей Незнамов (руководитель исследовательского центра проблем регулирования робототехники и искусственного интеллекта АНО «Робоправо»). Он привел в пример и Швецию, которая еще в 2015 г. начала исследовать имеющееся законодательство относительно того, каким образом внедрить в него правила, регулирующие БТС. На такое исследование потребовалось два года. Так, в 2017 г. в силу вступил закон, который позволил тестировать беспилотные автомобили как с водителем, так и без него. Вопросы о том, как проводить тестирование и где, контролируют подзаконные акты.

Общие основания тестирования беспилотников, принятые в Швеции, практически не применяются в США, за исключением лишь нескольких штатов. Закон, который разрешает тестирование таких автомобилей, уже давно принят в странах, желающих видеть на своих дорогах автомобили с автономным управлением. Андрей Незнамов сказал, что и России уже пора определить категорию автоматизированного транспорта на уровне федерального законодательства и обозначить для него необходимость тестирования. Только после этого станет возможным выпустить «беспилотники» на дороги общего пользования. Международный юридический форум, на котором были освещены все вышеописанные вопросы, был создан еще в 2011 г. Но тема развития беспилотного транспорта и его законодательная база впервые была освещена только пять лет спустя. Все, что говорится на данном форуме, «не лежит» в долгом ящике, поскольку в мероприятии принимают участие деятели культуры, суды, крупные юридические компании, бизнесмены, экономисты и политики. В практике гражданского права принципиально неприменимо разделение на «транспортное средство — электронную систему» и «водителя, который ей управляет». При этом многие прототипы не предусматривают в своей конструкции ни функции ручного управления

живым оператором, ни возможности взять контроль в экстренной ситуации [4].

В целом, если посмотреть на опыт, то открывается большое разнообразие в формах регулирования. В лидерах находится США, где активно способствуют развитию беспилотников на законодательном уровне. Гражданское право в штатах Калифорния, Невада и Аризона уже сейчас разрешает беспилотным транспортным средствам передвигаться по дорогам общего пользования.

В законодательстве России присутствуют некоторые нормы регулирующего характера, имеющие непосредственное отношение к беспилотному транспорту. Транспортная сфера в настоящее время ориентируется на ряд кодифицированных либо приравненных к ним документов. В данном случае идет речь:

— о Воздушном кодексе Российской Федерации;

— Кодексе торгового мореплавания Российской Федерации;

— Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации;

— Федеральном законе «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»;

— Федеральном законе «Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта»;

— Законе РФ «О космической деятельности»;

— Конвенции ООН по морскому праву (UNCLOS) (в том числе о подводных транспортных средствах) 1982 г.

Каждый из перечисленных выше документов с юридической точки зрения является кодифицированным актом. Несмотря на общность статуса, оцениваются они по-разному. Кодекс большинством людей воспринимается как документ большей значимости, опережая по этому показателю устав. Федеральные законы идентифицируются в качестве документов, равноценных по статусу и юридической силе. Подзаконные акты и конвенции характеризуются как особые документы. Из-за присущей правовому регулированию разноуровневости пользователи сталкиваются с многочисленными неудобствами, обусловленными наличием противоречий. Последние представляют собой благоприятную почву для возникновения и поддержания конфликта правовых норм [4].

С учетом приведенных выше особенностей наиболее приемлемым представляется решение о разработке специализированного кодекса, в котором будут прописаны нормативно-правовые нюансы регулирования транспорта беспилотного типа. В отличие от кодифицированных актов, которым отведены центральные позиции в законодательстве, кодекс ориентирован на регламентацию той или иной правовой отрасли в целом. По сути, он представляет собой документ, комплексно регулирующий общественные отношения в конкретной области на законодательном уровне. Более высокий авторитет кодекса косвенно подтвержден статусом системообразующего документа, действие которого распространяется на

отдельную сферу правового регулирования. В рамках последней ему присуща наиболее весомая юридическая сила.

К отличительным признакам Кодекса могут быть отнесены:

— сложность структуры;

— прописывание всех либо основных норм, затрагивающих сферу регулирования общественных отношений;

— обобщение предписаний нормативного характера на высоком уровне, что подтверждается согласованностью издаваемых подзаконных правовых актов;

— внушающая уважение юридическая сила, подкрепляемая соответствием других нормативных актов в рассматриваемой сфере.

До начала работ, имеющих непосредственное отношение к разработке кодекса, целесообразно провести ревизию действующих законодательных актов. В качестве конечной цели должно выступать обнаружение норм, нуждающихся в изменении либо изъятии, ликвидация противоречий и восполнения пробелов. Желательно сделать выбор в пользу одновременного осуществления двух процессов: наряду с принятием нового документа должны быть приведены с ним в соответствие другие действующие документы. Также стоит отметить, что шаг в сторону решения данной задачи запущен планом мероприятий по реализации механизма «регуляторной гильотины» от 29 мая 2019 г. № 4714п-П36.

При таком подходе можно рассчитывать на положительный результат, способный обеспечить устойчивость правового регулирования использования БТС.

Литература

1. Василин, Н. Я. Беспилотные летательные аппараты. — Минск : Попурри, 2017.
2. Белых, В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС (сравнительно-правовой анализ). — Москва : Проспект, 2016.
3. Егиазаров, В. А. Транспортное право. — Москва : Юстицинформ, 2011.
4. Покровский, А. Н. Управление системами «человек-машина» : учебное пособие / А. Н. Покровский, А. М. Ивахненко, А. А. Неретин. — Москва : МАДИ, 2013.

References

1. Vasilin, N. YA. Bespilotnyye letatel'nyye apparaty [Unmanned aerial vehicles]. — Minsk : Popurri, 2017.
2. Belykh, V. S. Transportnoye zakonodatel'stvo Rossii i zarubezhnykh gosudarstv, YES, SHOS, YevrAzES (sravnitel'no-pravovoy analiz) [Transport legislation of Russia and foreign countries, EU, SCO, EurAsEC (comparative legal analysis)]. — Moskva : Prospekt, 2016.
3. Yegiazarov, V. A. Transportnoye pravo [Transport law]. — Moskva : Yustitsinform, 2011.
4. Pokrovskiy, A. N. Upravleniye sistemami «chelovek-mashina» [Management of human-machine systems]: uchebnoye posobiye / A. N. Pokrovskiy, A. M. Ivakhnenko, A. A. Neretin. — Moskva : MADI, 2013.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.3/.7

© Жаворонков Владимир Алексеевич
— старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
telec121.57@mail.ru

Особенности дорожно-транспортных происшествий, совершаемых на железнодорожных переездах, и меры по их предупреждению

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, характеризующие особенности механизма дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), совершаемых на железнодорожных переездах различных категорий (оборудованных полным комплексом автоматических устройств обеспечения безопасности или оборудованных только ее некоторыми элементами), а также причины, способствующие их совершению. Подробно рассмотрена заключительная стадия ДТП и последствия наезда поезда на пересекающее железнодорожный переезд или остановившееся на путях автотранспортное средство. Кроме того, автором исследуются особенности действий участников дорожного движения, в частности, психофизиологические аспекты поведения водителей автотранспортных средств при ожидании открытия проезда по железнодорожному переезду и при пересечении ими железнодорожных путей, а также об их влиянии на возможность возникновения опасной дорожной ситуации. Определяя причины ДТП на железнодорожных переездах, а также факторы, влияющие на возможность их возникновения, в статье предлагаются некоторые конкретные меры по предупреждению и профилактике этих происшествий, основной идеей которых является дифференцированный подход в решению проблем, связанных с организаций безопасности движения на этих объектах, в том числе ликвидация железнодорожных переездов в регионах с разветвленной дорожной сетью и высокой плотностью движения автотранспортных средств и поездов. Здесь же проведен анализ мнений некоторых авторов, изложенных в последних научных источниках, в которых исследуются проблемы обеспечения безопасности движения на железнодорожных переездах и определяются основные направления ее повышения.

Ключевые слова: железнодорожный переезд; автотранспортное средство; действия участников дорожного движения; причины совершения ДТП; меры, направленные на их предупреждение.

© Vladimir Al. Zhavoronkov
— senior lecturer of the department of Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics of the Law Institute of the Russian University of Transport
telec121.57@mail.ru

Characteristics of road traffic accidents at railway crossings and measures to prevent them

Abstract. The current paper has considered the issues characterizing the features of the mechanism of road traffic accidents (hereinafter - accidents) committed at railway crossings of various categories (equipped with a full range of automatic safety devices or equipped with several of its elements), and the reasons that cause them. There has been considered a final stage of the accident and the consequences of a train hitting the railway crossings or a motor vehicle stuck in railway tracks. In addition, the author has studied the features of the actions of traffic participants, in particular, the psychophysiological aspects of drivers' behavior while waiting for the opening at the railway crossings and while crossing the railway tracks, as well as about their impact on the possibility of a hazardous traffic situation. Determining the causes of accidents at railway crossings, as well as factors affecting the possibility of their occurrence, the current paper has proposed some specific measures to prevent these accidents. The main idea is a differentiated approach to the solving of problems associated with traffic safety organizations at these facilities, including the elimination of railway crossings in regions with an extensive road network and high traffic density of vehicles and trains. The paper has also analyzed the opinions of some authors, set out in recent scientific sources, which have studied the problems of ensuring traffic safety at railway crossings and determined the main directions for its improvement.

Keywords: railway crossing; motor vehicle; actions of traffic participants; reasons for an accident; measures to prevent them.

В нашей стране функционирует достаточно разветвленная сеть автомобильных дорог общего пользования: их протяженность составляет 1.531,5 тыс. км [URL: https://www.gks.ru/folder/23455?print=1 (дата обращения: 30 января 2020 г.)]. Эксплуатационная длина железнодорожных путей этого же назначения значительно уступает по этому показателю дорогам для движения автотранспорта — 86,6 тыс. км [там же]. Концентрация автомобильных и железных дорог, особенно в

густонаселенных районах, вызывает большое количество сложных проблем экономического, логистического, экологического и другого характера, в том числе и проблемы безопасности дорожного движения.

Плотность движения на автомобильных дорогах ежегодно неуклонно возрастает, несмотря на строительство новых трасс, автомобильных развязок и объездных дорог. Существование этого фактора, серьезно влияющего на безопасность дорожного движения, напрямую связано с ростом производства автотранспортных средств. Кроме того, их эксплуатация по объективным причинам осуществляется в основном в крупнонаселенных городах и на прилегающих к ним территориях. За последние десять лет количество легковых автомобилей, составляющих основную часть автопарка страны, увеличилось с 31,8 до 43,5 млн единиц [URL: https://wroom.ru/news/9216 (дата обращения: 30 января 2020 г.)].

Плотность автомобильных и железных дорог по территории страны распределена также неравномерно. Протяженность автомобильных дорог общего пользования в Московской области составляет 30,8 тыс. км, железнодорожных путей общего пользования — 2,7 тыс. км (по плотности автодорог и железнодорожных путей в России Московская область занимает первое место); для сравнения: протяженность автодорог в Тульской области — 5,274 км [URL: https://www.gks.ru/bgd/regl/B09_55/isswww.exe/Stg/02-23.htm (дата обращения: 30 января 2020 г.)]. Все это в совокупности с другими причинами обусловливает существование одноуровневых взаимных пересечений автомобильных дорог и железнодорожных путей — железнодорожных переездов.

На настоящий момент в сети железных дорог Российской Федерации их эксплуатируется более 10 тыс. [URL: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=4069&id=89681 (дата обращения: 30 января 2020 г.)]. Согласно разработанным долгосрочным программам (Стратегия развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 7 июня 2008 г. № 877-р; Национальная программа модернизации и развития автомобильных дорог Российской Федерации до 2025 года) в стране предпринимаются определенные меры к повышению безопасности на железнодорожных переездах, а также к сокращению их количества, однако темпы реализации этих программ явно недостаточны. Об этом свидетельствуют и данные статистики, согласно которым число ДТП на железнодорожных переездах за последние три с половиной года не имеет существенной тенденции к снижению: в 2016 г. их было совершено 242 [URL: https://www.kommersant.ru/doc/3547952 (дата обращения: 30 января 2020 г.)], в 2017 — 263, в 2018 — 259 [URL: http://press.rzd.ru/smi/public/ru?STRUCTURE_ID=2&layer_id=5051&refererLayerId=5050&id=309687&print=1 (дата обращения: 30 января 2020 г.)], за

первое полугодие 2019 г. — 125 [URL: http://press.rzd.ru/news/public/ru?STRUCTURE_ID=654&layer_id=4069&refererLayerId=4069&id=89681 (дата обращения: 30 января 2020 г.)]. По сравнению в общим количеством ДТП на дорогах страны (за 2019 г. их совершено более 152 тыс.) [URL: https://motor.ru/news/dtp19-11-12-2019.htm (дата обращения: 30 января 2020 г.)] эти цифры могут показаться несущественными. Между тем не следует забывать, что тяжесть последствий при столкновении автомобиля с поездом значительно превышает тяжесть последствий ДТП, совершенных на автомобильных дорогах.

Исследуя ДТП, совершаемые на железнодорожных переездах, необходимо указать на их специфику, которая определяется многочисленными факторами: особенностями организации движения на этих объектах, наличием или отсутствием элементов специальной инфраструктуры (эти факторы определяются типом (видом) переезда, которые подразделяются на четыре категории), поведением участников дорожного движения, характером последствий и пр.

Исходя из того, какие транспортные средства участвуют в этих происшествиях, их можно разделить на две основные группы:

1) ДТП с участием подвижного состава железной дороги (наезд поезда на стоящее или двигающееся автотранспортное средство, а также наезд автотранспортного средства на двигающийся железнодорожный состав);

2) столкновение автотранспортных средств (двух и более) в пределах железнодорожного переезда.

Другие, редко встречаемые или даже экзотические на сегодняшний день происшествия, такие как, например, наезд на гужевой транспорт, в рамках настоящей статьи рассматриваться не будут.

Наезд поезда на автотранспортное средство в подавляющем большинстве случаев связан с грубыми нарушениями водителями Правил дорожного движения (далее — ПДД), такими, например, как выезд и пересечение железнодорожного переезда в тот момент, когда движение по нему запрещено (п. 15.3 ПДД). При приближении поезда к переезду происходит срабатывание автоматики, загорается запрещающий движение автотранспорта сигнал светофора и подается соответствующий звуковой сигнал. На переездах, оборудованных более совершенными средствами обеспечения безопасности, опускаются шлагбаумы и поднимаются заградительные щиты.

Следует отметить, что рассматриваемая разновидность происшествий характерна как раз для переездов, не оборудованных шлагбаумами и заградительными щитами, и пересекая такой переезд, водитель автотранспортного средства намерено идет на нарушение ПДД, поскольку не видеть приближающийся железнодорожный состав, а также запрещающий сигнала светофора и не слышать звуковой сигнал он просто не может (при прохождении медкомиссии к органам зрения и слуха

кандидата предъявляются довольно строгие требования). Несколько сложней обстоит дело на нерегулируемых переездах, так как на них отсутствуют какие-либо средства сигнализации и обеспечения безопасности движения. Но и в данном случае не знать о приближении к переезду железнодорожного состава также нельзя (переезд, как правило, располагается на открытой местности, движение автотранспортных средств через такие переезды незначительное, при приближении к переезду поезда неоднократно подается звуковой сигнал, а прожектор и буферные фонари локомотива видны на большом расстоянии).

Таким образов водитель, с одной стороны, автотранспортного средства имеет техническую возможность беспрепятственно пересечь переезд по причине отсутствия устройств, ограничивающих движение, с другой — игнорирует предписания соответствующих правил, полагая, что успеет пересечь железнодорожные пути до момента, когда через переезд проследует железнодорожный состав. При таких обстоятельствах водитель недооценивает опасность складывающейся ситуации либо переоценивает свои возможности. Многие авторы аналогичным образом высказывают свое отношение к вышеописанным нарушениям, отмечая, что водители, подъезжая к переезду и видя голову приближающегося к переезду поезда, несмотря на красные огни переездных светофоров, выезжают на переезд [3, стр. 58].

В данном случае существует три основных варианта развития ситуации. Первый — водитель благополучно преодолевает переезд до приближения к нему поезда, второй — поезд наезжает на пересекающее переезд транспортное средств. Третий вариант во многом схож со вторым, но в развитие событий вмешивается дополнительный фактор — автотранспортное средство по какой-либо причине останавливается на железнодорожном пути, по которому движется поезд. Механизм ДТП после контакта поезда с автомобилем может развиваться по-разному. В некоторых случаях автомобиль частично подминается под переднюю часть локомотива, в результате чего последний «протаскивает» транспортное средство вплоть до полной остановки поезда. В других случаях автомобиль разделяется на части (в основном по линии направления вектора удара) с дополнительным отделением мелких деталей и их фрагментов. Возможность разделения автомобиля на отдельные элементы зависит от многих факторов: скорости движения поезда, прочности конструкции автомобиля, расположения автомобиля по отношению к локомотиву в момент их контакта и пр. В некоторых случаях, что также зависит от различных факторов, локомотив сталкивает автомобиль с железнодорожных путей, что в дальнейшем приводит к его опрокидыванию и неоднократному переворачиванию. Не исключена и комбинация заключительных фаз ДТП, описанных выше. Особенности образования следов взаимодействия частей локомотива с частями автотранспортного средства и элементами окружающей обстановки

заслуживают отдельного рассмотрения, так как это требует необходимости изложения большого количества материала, что невозможно сделать в рамках одной статьи.

Остановка автотранспортного средства может произойти по многим причинам, основными из которых являются: внезапно возникшая неисправность автомобиля, препятствующая продолжению движения, а также дефекты дорожного покрытия или настила, по которому двигается автотранспортное средство (выбоины, размеры которых значительно превышают нормативные размеры, полное или частичное разрушение настила или его составных частей, например, резинокордовых пластин и пр.). Возможны случаи и внезапного ухудшения состояния здоровья водителя.

При развитии событий по второму и третьему варианту последствия могут быть крайне тяжелыми: гибель водителя и пассажиров автотранспортного средства, его серьезное повреждение, в результате чего, как правило, автомобиль не подлежит восстановлению. Повреждаются также локомотив и вагоны, железнодорожные пути и их инфраструктура, травмируется машинист, члены поездной бригады и пассажиры поезда. Нельзя исключить и более тяжелых последствий, которые могут наступить в результате схода поезда с пути.

Возможен вариант таких происшествий и на переездах, оборудованных помимо световой и звуковой сигнализации шлагбаумами и заградительными щитами. В данном случае речь идет о неисправностях автоматических устройств, обеспечивающих безопасность пересечения железнодорожных переездов. Возможность возникновения таких ситуаций невелика, но негативные последствия могут быть также чрезвычайно масштабны. Помимо прямых — гибель людей, повреждение подвижного состава и инфраструктуры железной дороги — возможны и побочные: нарушение графика движения поездов, транспортные заторы и как результат, материальные потери как для государства, так и для частных лиц. Измерить же чем-либо утрату тех, чьи родные и близкие погибли в катастрофе, пожалуй, просто невозможно.

Второй рассматриваемой группой происшествий являются ДТП, в процессе которых произошло столкновение двух и более автомобилей на железнодорожном переезде. Им, как правило, предшествует другое распространенное нарушение, предусмотренное тем же пунктом ПДД, а именно, объезд с выездом на полосу встречного движения стоящих перед поездом транспортных средств. Развитие событий, приводящих к ДТП этого вида, сопряжено с началом движения нарушителя по встречной полосе движения на переезде в сочетании с определенными элементами опасного вождения (п. 2.7 ПДД). В этом случае нарушитель после открытия проезда через переезд начинает движение по встречной полосе с повышенной скоростью, сопровождаемое резким перестроением в свою

полосу, чтобы опередить находящееся справа от него транспортное средство, также начавшее движение через переезд.

В данной ситуации кроются две основные опасности, связанные с ограниченным пространством переезда. Первое — нарушитель, начавший движение по встречной полосе рискует столкнуться с транспортным средством, движущимся во встречном направлении. Эта ситуация возможна из-за того, например, что ожидание начала движения было длительным, и водители, двигающиеся во встречном направлении, также проявляют нетерпение и начинают движение с повышенной скоростью, опасаясь (на многих переездах не без основания) скорого закрытия переезда. Наличие нарушителя во встречном транспортном потоке (совершившего объезд стоящих перед поездом транспортных средств с выездом на полосу встречного движения) вдвойне усугубляет опасную дорожную ситуацию.

Быстрый маневр перестроения в свою полосу, кроме того, чреват попутным или боковым столкновением с транспортными средствами, двигающимися в одном с нарушителем направлении. В этой ситуации могут возникать и дополнительные попутные столкновения, так как дистанция между транспортными средствами, пересекающими железнодорожный переезд, как правило, незначительная. Согласно выборочному опросу водителей практически никто из них не соблюдает правило, согласно которому запрещено выезжать на рельсы до тех пор, пока предыдущий автомобиль не покинет переезд. Объясняется это все той же причиной дефицита времени для пересечения переезда.

Таким образом, совершенно очевидно, что столкновение двух и более автомобилей в пределах железнодорожного переезда является вполне реальной возможностью с учетом общего отношения водителей к ПДД (только комплексами автоматической видео и фотофиксации за 2019 г. в России выявлено почти 106 млн нарушений ПДД [URL: https: // rg.ru/2019/01/17/v-gibdd-nazvali-chislo-narushenij-pdd-vyiavlennyh-kamerami.html (дата обращения: 2 февраля 2020 г.)], усугубляемых факторами различного порядка (дефицитом времени, психофизиологическим состоянием участников дорожного движения, погодными условиями и пр.).

Такое ДТП, как наезд на внезапно остановившееся на железнодорожных путях автотранспортное средство другим автомобилем, встречается не так часто и по общему правилу происходит из-за невнимательности водителя, следующего сзади, а также из-за нарушения им дистанции. Однако и оно заслуживает определенного внимания. Некоторые причины остановки автотранспортного средства на железнодорожном переезде были рассмотрены выше, но следует дополнить их перечень, указав, например, на действия неопытного водителя, у которого произошло выключение двигателя при переключении передачи. Последствия от таких ДТП, безусловно, менее

трагичны и масштабны, чем от последствий при столкновении поезда и автомобиля. В данном случае в основном повреждаются только автотранспортные средства, причинение вреда жизни или здоровью человека, как правило, отсутствует.

Между тем складывающаяся ситуация также опасна возможными последствиями. Во-первых, движение по переезду на какое-то время прекращается полностью, либо водители вынуждены совершать различного рода маневры с целью объезда попавших в ДТП транспортных средств, что также является небезопасным и может еще больше усугубить и без того непростую дорожную ситуацию. Кроме того, нахождение на железнодорожных путях неподвижно стоящих автотранспортных средств является потенциальной опасностью для возникновения более серьезных происшествий. Ведь эвакуация поврежденных автомобилей с железнодорожных путей, движение которых возможно только при помощи буксирующих транспортных средств, может занять длительный период времени. А, учитывая интенсивность движения железнодорожных составов на некоторых участках, опасность их наезда на стоящие транспортные средства сильно возрастает.

Необходимо также рассмотреть ситуацию, складывающуюся при длительном ожидании открытия проезда для автотранспорта через переезд. Во многих случаях при этом образуется несколько потоков автомобилей, которые постепенно сливаются в один, образующийся непосредственно на подъезде к железнодорожным путям. Учитывая, опять же, психологическое состояние водителей, нетрудно предположить, что они будут стараться как можно быстрее преодолеть переезд, тем самым осложняя возможность его пересечения другими участниками дорожного движения, в результате чего также не исключено совершение попутных или боковых столкновений.

Соблюдение ПДД, безусловно, является одним из основных факторов, влияющих на безопасность дорожного движения вообще и на железнодорожных переездах в частности. Уделять достаточное внимание этому вопросу крайне необходимо всегда, начиная с раннего возраста будущих водителей. Между тем необходимо принимать меры, которые бы мотивировали водителей к соблюдению ПДД и заставляли бы их ответственно относится к своему поведению на дорогах (это и усиление контроля за соблюдением ПДД, и дифференцированный подход к ответственности за их нарушение, и пропагандистская и воспитательная работа среди водителей, и, возможно, более строгий отбор кандидатов по медицинским показателям и пр.). Однако необходимо учитывать и другие причины, влияющие на возникновение опасных дорожных ситуаций.

Железнодорожные переезды независимо от их категории, без каких-либо оговорок можно отнести в определенном смысле к объектам повышенной опасности. На это существуют определенные причины.

Во-первых, на переездах, особенно тех, которые располагаются вблизи крупных мегаполисов, в часы пик, когда движение поездов становится чрезвычайно плотным, скапливается большое количество транспортных средств. В качестве примера можно привести железнодорожный переезд «33-й км» Казанской железной дороги, расположенный, кроме всего прочего, в густонаселенном районе. На подъездах к переезду в определенные часы скапливается до 100 автомобилей различного типа (легковые, грузовые, автопоезда). Отведенные «карманы» для ожидающих транспортных средств переполняются, и водители вынуждены занимать проезжую часть, очень часто полностью ее блокируя, что также отрицательно влияет на безопасность дорожного движения.

Во-вторых, ожидание открытия переезда в такое время может составлять час—полтора, при условии, что к переезду прибывают все новые и новые транспортные средства. В такой обстановке, особенно при повышенной температуре окружающей среды (летом) и при существенном превышении норм концентрации выхлопных газов, психофизиологическое состояние водителей ухудшается: повышается утомляемость, возникает чувство сонливости, у некоторых водителей, наоборот, повышается возбудимость и раздражительность, снижается внимание, нарушается координация движений и пр. И все это в условиях проезда по участку с большой плотностью движения. Ограниченные временные рамки «окон» для проезда также негативно влияют на дорожно-транспортную ситуацию.

В-третьих, даже незначительные происшествия с участием автотранспортных средств на железнодорожных переездах могут повлечь за собой серьезные последствия. Оперативность ликвидации каких-либо нарушений в работе переездов, незамедлительная эвакуация неисправных, а также попавших в ДТП автотранспортных средств (без участия подвижного состава железных дорог) имеют решающее значение для обеспечения их штатного функционирования и предотвращения более серьезных происшествий.

Кроме того, с точки зрения экологии и санитарных норм железнодорожные переезды в значительной степени негативно влияют на окружающую среду. Большое скопление автотранспортных средств с работающими двигателями не может не сказываться отрицательно на здоровье людей и состоянии природных объектов. Зная, насколько серьезно в последнее время к этой проблеме относится и государство, и общественность, следует признать необходимость кардинального решения вопроса о существовании многих железнодорожных переездов, особенно в густонаселенных районах, а также на участках с интенсивным движением поездов.

Высказываемые в научной литературе мнения ученых по вопросу обеспечения безопасности на железнодорожных переездах, согласуемые с содержанием существующих нормативных правовых актов (приказ

Минтранса России от 31 июля 2015 г. № 237 «Об утверждении Условий эксплуатации железнодорожных переездов»), в основном касаются мер, направленных на создание «комплексной системы обеспечения безопасности железнодорожных пересечений» [1, стр. 218], под которой понимаются различного рода технические решения по повышению безопасности проезда автотранспорта и поездов через железнодорожные переезды за счет высочайшего уровня контроля состояния устройств инфраструктуры железных дорог, уменьшения нарушений безопасности движения, внедрения компьютерных технологий в процесс управления движением и пр., что в совокупности формулируется ими как «умная» цифровая железная дорога [2, стр. 187].

Таким образом, в научной литературе предлагается идея дальнейшего повышения уровня безопасности движения на железнодорожных переездах путем совершенствования технической составляющей, а также повсеместного внедрения средств автоматизации и компьютеризации в процессы регулирования движения на переездах. Идея, безусловно, интересная, нужная и на сегодняшний день чрезвычайно актуальная. Однако следует указать на некоторую односторонность предлагаемых мер. Сколько бы мы не совершенствовали системы автоматизации регулирования движения на железнодорожных переездах, не повышали бы безопасность, снизить интенсивность потоков автотранспорта, проезжающих по железнодорожным переездам, этими мерами вряд ли удастся. Никакая автоматизация и компьютеризация не уменьшит количество транспорта, ожидающего открытия проезда через железную дорогу. Тем более осуществление транспортных проектов Москвы и Подмосковья «Московские центральные диаметры», подразумевающих движение электропоездов в часы пик с интервалом 5—6 минут [URL: https://stroi.mos.ru/moskovskiie-tsientral-nyie-diamietry-stroi_mos (дата обращения: 2 февраля 2020 г.)] фактически лишает всякой возможности осуществлять движение автотранспорта через переезды.

Поэтому данную проблему нужно рассматривать несколько шире и дифференцированно подходить к ее решению в зависимости от особенностей конкретного региона (наличия или отсутствия разветвленной сети дорог, плотности движения транспортных потоков по ним, плотности застройки территории вокруг переездов и пр.).

Безусловно, развитие автоматизации и наличие инфраструктуры, обеспечивающей безопасность проезда через железнодорожные пути, является крайне необходимым, учитывая, что не все переезды до сих пор оборудованы такой инфраструктурой. В других же регионах, например, в ближайшем Подмосковье единственно верным решением этой проблемы является отказ от эксплуатации железнодорожных переездов и строительство путепроводов через железные дороги. Безусловно, ликвидация переездов в вышеуказанном регионе не может быть осуществлена быстро, но приоритет этого направления в качестве

стратегии повышения безопасности автотранспортного и железнодорожного движения должен быть обеспечен.

Необходимо, чтобы заинтересованность в реорганизации системы автомобильного и железнодорожного движения в этом направлении проявили не только органы власти соответствующего уровня, обеспечивающие разработку стратегии и реализацию различных программ, но и отраслевые министерства и ведомства. Необходимо также прислушиваться и к мнению населения, проживающего вблизи железнодорожных переездов или предполагаемого строительства путепроводов и в обязательном порядке его учитывать при разработке проектов. Только общими усилиями можно будет добиться каких-либо ощутимых положительных результатов и сделать это в оптимальные сроки, сбалансировать транспортные потоки на автомобильных дорогах, снизить количество ДТП, повысить надежность работы железнодорожного транспорта, сохранить экологию региона, сделать жизнь людей более комфортной и безопасной.

Литература

1. Демьянов, В. В. Состояние проблемы и методы обеспечения безопасности движения на железнодорожных переезда / В. В. Демьянов, О. Б. Имарова, М. Э. Скоробогатов // Вестник ИрГТУ. — 2018. — Том. 22. — № 4. — С. 215—230.
2. Ефанов, Д. В. Комплексный учет параметров объектов инфраструктуры железной дороги, железнодорожного подвижного состава и автомобильного транспорта для обеспечения безопасности движения на переездах / Д. В. Ефанов, Г. В. Осадчий, Д. Г. Плотников, В. В. Хорошев // Автоматика на транспорте. — 2018. — Том 4. — № 2. — С. 167—194.
3. Платов, А. А. Анализ аварийности и причин возникновения транспортных происшествий на железнодорожных переездах // Современные проблемы транспортного комплекса России — 2014. — № 5. — С. 38—42.

References

1. Dem'yanov, V. V. Sostoyaniye problemy i metody obespecheniya bezopasnosti dvizheniya na zheleznodorozhnykh pereyezda [Condition of the problem and methods for ensuring traffic safety at level crossings] / V. V. Dem'yanov, O. B. Imarova, M. E. Skorobogatov // Vestnik IrGTU. — 2018. — Tom. 22. — № 4. — S. 215—230.
2. Yefanov, D. V. Kompleksnyy uchet parametrov ob»yektov infrastruktury zheleznoy dorogi, zheleznodorozhnogo podvizhnogo sostava i avtomobil'nogo transporta dlya obespecheniya bezopasnosti dvizheniya na pereyezdakh [Comprehensive accounting of parameters of infrastructure objects of the railway, railway rolling stock and road transport to ensure traffic safety at level crossings] / D. V. Yefanov, G. V. Osadchiy, D. G. Plotnikov, V. V. Khoroshev // Avtomatika na transporte. — 2018. — Tom 4. — № 2. — S. 167—194.
3. Platov, A. A. Analiz avariynosti i prichin vozniknoveniya transportnykh proisshestviy na zheleznodorozhnykh pereyezdakh [Analysis of accidents and the causes of accidents at railway crossings] // Sovremennyye problemy transportnogo kompleksa Rossii — 2014. — № 5. — S. 38—42.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК-343

© Паршаков Александр Сергеевич
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), старший научный сотрудник научно-исследовательского отдела Военного университета Минобороны России, почетный работник прокуратуры, полковник юстиции запаса
alexandrparshakov@yandex.ru

Безопасность на транспорте: особенности предупреждения преступлений военнослужащих

Аннотация. В статье рассматриваются особенности предупреждения преступлений военнослужащих, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатацией транспорта. Автор исследует основные направления и конкретные меры предупреждения этих преступлений военнослужащих, исходя из характера причин и условий, способствующих их совершению, а также последствий их совершения. Им подчеркивается, что эти направления и меры предусмотрены нормативными правовыми актами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и предупреждения преступлений. Одной из ключевых ролей при этом принадлежит Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, которая направлена на устранение и нейтрализацию причин и условий, способствующих совершению дорожно-транспортных происшествий, в том числе в армии и на флоте. На основе анализа ведомственных нормативных актов автором рассматриваются конкретные меры предупреждения преступлений, реализация которых могла бы обеспечить безопасность вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин военнослужащими. Помимо традиционных мер противодействия криминальному нарушению правил вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин, автор предлагает повышать эффективность деятельности по выявлению латентных правонарушений военнослужащих и виктимологического аспекта в транспортной сфере.

Ключевые слова: дорожно-транспортные преступления; особенности предупреждения преступлений военнослужащих; вождение или

эксплуатация боевых, специальных или транспортных машин; техническая конференция.

© Aleksandr S. Parshakov
— Candidate of Law, associate professor of the department of Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics of the Law Institute of the Russian University of Transport , senior researcher of the research department of the Military University of the Ministry of Defence of Russia, honorary worker of the Prosecutor's Office, retired colonel of justice

Security on transport: features of the prevention of crimes committed by military personnel

Abstract. The current paper has considered the features of the prevention of crimes committed by military personnel dealing with road and transport operation safety. The author has studied the main directions and specific measures to prevent the commitment of crimes by military personnel, based on the nature of the causes and conditions provoking their commission, as well as the consequences of their commission. The author has emphasized that these areas and measures are provided for by normative legal acts in the field of traffic security enforcement and crime prevention. One of the key roles belongs to the Road Safety Strategy in the Russian Federation for 2018-2024, which is aimed at eliminating and neutralizing the causes and conditions provoking the commission of road traffic accidents, including in the army and navy. Based on an analysis of departmental normative acts, the author has considered specific crime prevention measures, the implementation of which could ensure the driving and operational safety of military and special vehicles by military personnel. In addition to traditional measures to counteract criminal violation of the driving or operating of military and special vehicles, the author has proposed to increase the efficiency to detect latent offenses committed by military personnel and the victimological aspect in the transport sector.

Keywords: traffic and transport crimes; features of the prevention of crimes committed by military personnel; driving or operating military or special vehicles; technical conference.

Искру туши до пожара, беду отводи до удара.

Пословица

Реализуемый в нашей стране программно-целевой подход к деятельности по обеспечению безопасности дорожного движения показывает свою эффективность на практике. В результате исполнения

Федеральной целевой программы «Повышение безопасности дорожного движения в 2013—2020 годах», утвержденной постановлением Правительства РФ от 3 октября 2013 г. № 864, только в 2013 г. более чем на треть сократилась смертность в результате дорожно-транспортных происшествий по сравнению с 2012 г. Это позволило Российской Федерации несколько приблизиться к уровню безопасности дорожного движения стран с высокоразвитой транспортной инфраструктурой, т.е. снизить автомобильную аварийность и тем самым существенно уменьшить социальную остроту проблемы.

Вместе с тем до полной победы либо хотя бы достижения минимального уровня смертности и тяжкого травмирования на дорогах, в том числе и при вождении или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин военнослужащими, еще далеко.

В связи с этим главные усилия необходимо сосредоточить на реализации основных направлений и мер предупреждения преступлений военнослужащих, связанных с безопасностью вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин.

При этом указанные направления и меры предупреждения определяются не на пустом месте, а исходя из характера причин и условий, способствующих их совершению, а также последствий их совершения. Они предусмотрены нормативными правовыми актами в сфере обеспечения безопасности дорожного движения и предупреждения преступлений в данной области, в том числе ведомственными нормативными актами Минобороны России.

Что касается общей превенции (от лат. «*praeventio*» — предупреждаю, опережаю) предупреждения и пресечения транспортных преступлений, то следует подчеркнуть, что таким всеобщим предупреждением является реализация установленных видов юридической ответственности: гражданско-правовой, материальной, административной, дисциплинарной и уголовной.

Особая роль принадлежит Федеральному закону от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», который содержит главные правила и принципы, способствующие созданию благоприятной атмосферы в транспортной инфраструктуре, где приоритетами являются жизнь и здоровье граждан. Положения данного Закона трансформируются в соответствующие требования Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы, направленные на повышение безопасности дорожного движения, сохранение жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации, что является одним из приоритетных направлений государственной политики и важным фактором обеспечения устойчивого социально-экономического и демографического развития страны.

В Стратегии на основе результатов анализа статистических данных о дорожно-транспортных происшествиях выделены причины и условия,

способствующие их совершению, на устранение и нейтрализацию которых в первую очередь должны быть направлены усилия.

Одной из главных особенностей предупреждения преступлений военнослужащих на транспорте является более всеобъемлющая и жесткая правовая регламентация данной сферы деятельности по сравнению с гражданской.

Так, предупреждение преступлений военнослужащих рассматриваемой категории находится в русле выполнения требований Руководства по обеспечению безопасности военной службы в Вооруженных Силах Российской Федерации, утвержденного приказом Министра обороны Российской Федерации от 22 июля 2015 г. № 444, которое определяет общую организацию деятельности по поддержанию защищенности военнослужащих от воздействия опасных факторов военной службы, в том числе в сфере вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин, как источника повышенной опасности.

Помимо этого непосредственно безопасность на транспорте обеспечивается требованиями, изложенными в Руководстве по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации, утвержденном приказом Министра обороны Российской Федерации от 25 октября 2014 г. № 777 «О мерах по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах Российской Федерации», закрепляющем основные направления предупреждения правонарушений военнослужащих рассматриваемой категории.

Все гениальное — просто. Одним из важных факторов предупреждения преступлений является совершенствование знаний и навыков водителей, старших машин и должностных лиц, ответственных за выпуск боевых, специальных или транспортных машин.

Уже проверено практикой, что успех будет только тогда, когда вся предупредительная работа проводится комплексно и системно. Таким мероприятиям присуща периодичность, к примеру ежегодное проведение профилактических мероприятий по обеспечению безопасности дорожного движения, в их числе Всемирный день отказа от автомобиля (22 сентября). Помимо этого не реже одного раза в квартал со всем личным составом воинской части проводятся технические конференции по вопросам безопасности дорожного движения, а ежемесячно — Дни безопасности дорожного движения.

Важным направлением предупреждения преступности рассматриваемой категории является совершенствование знаний и навыков водителей, которое осуществляется многоступенчато, в частности в ходе подготовки водителей по специальности, предрейсовой подготовки, занятий и отработки нормативов по технической и специальной подготовке.

Важными элементами предупредительной работы являются

совершенствование знаний и навыков старших машин, а также их предрейсовый инструктаж вместе с водителями.

Еще одним мероприятием, направленным на предупреждение преступлений военнослужащих на транспорте, являются сборы. Эта форма работы предусмотрена для совершенствования знаний и навыков должностных лиц, ответственных за выпуск боевых, специальных или транспортных машин, и осуществляется методом двухнедельного сбора при одной из воинских частей военного округа либо вида (рода войск) Вооруженных Сил РФ.

Что касается организации предрейсового медицинского осмотра водителей-военнослужащих и лиц гражданского персонала, то следует отметить, что такой осмотр осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации», нормативными правовыми актами и методическими рекомендациями Минздрава России.

Осмотры водителей организуются перед рейсом (началом работы). Такие осмотры производятся в специально выделенных помещениях в военно-медицинских подразделениях воинских частей или военно-медицинских организациях Минобороны России. Если же в воинской части специально обученные медицинские работники отсутствуют, то осмотр организуется в медицинских организациях на основании заключенных с ними договоров.

Подчеркнем важность работы с военнослужащими — владельцами личного транспорта, которая заключается в проведении мероприятий, направленных на снижение ими риска совершения дорожно-транспортных происшествий.

Автором в предыдущих статьях уже отмечалось, что «при совершении дорожно-транспортного правонарушения на личном автомобиле или на автомобиле, не принадлежащем военному ведомству, военнослужащий не может быть признан субъектом преступления, предусмотренного ст. 350 УК РФ, и подлежит уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ — за общеуголовное преступление. Причем субъектом же нарушения правил вождения боевой, специальной и транспортной машины (ст. 350 УК РФ) может быть любой военнослужащий, оказавшийся за рулем либо рычагами» [3, стр. 250].

Помимо тонкостей квалификации преступлений, предупредительные мероприятия должны быть направлены на эффективную работу командования воинской части, должностных лиц ВАИ, ГИБДД, ДОСААФ и общественных объединений, осуществляющих свою деятельность в интересах обеспечения в целом безопасности военной службы, по повышению транспортной и эксплуатационной дисциплины, культуры вождения, теоретических знаний и практических навыков владельцев личного транспорта.

Очень важно определиться с перечнем тем для проведения занятий с

владельцами личного транспорта из числа военнослужащих. Наибольший предупредительный эффект имеют темы, связанные с анализом основных причин дорожно-транспортных происшествий и мер по их предупреждению, порядком действий водителя в экстренных ситуациях (при отказе систем управления, заносе, сносе и т.д.), с требованиями безопасности при перевозке личного состава, грузов и буксировке, при проезде перекрестков, железнодорожных переездов, а также введением уголовной и административной ответственности за правонарушения в области безопасности дорожного движения.

Отличительной особенностью предупреждения преступлений военнослужащих в рассматриваемой сфере является наглядная агитация и пропаганда. К примеру, на выездах из военных городков (воинских частей) оформляются стенды с материалами о дорожно-транспортных происшествиях, нарушениях Правил дорожного движения и их последствиях.

Одной из основных и очень действенных форм работы по пропаганде безопасности дорожного движения, проводимой в воинских частях, является техническая конференция. Данный научный форум, как правило способствует более масштабному применению достижений в обеспечении безопасности вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин, внедрению в повседневную деятельность положительного опыта предупреждения происшествий данного вида, повышению уровня знаний водителей транспортных средств, установлению взаимодействия между приглашенными участниками данной конференции и представителями воинских частей.

Позитивно то, что данное мероприятие, как правило охватывает широкий масштаб (военный городок или гарнизон), а также проводится перед крупными мероприятиями, направленными на предупреждение дорожно-транспортных происшествий (сезонного технического обслуживания боевых, специальных или транспортных машин и других акций).

Более того, на техническую конференцию гарантировано приглашаются представители органов военной юстиции (органов военной прокуратуры, военно-следственных органов, военного суда), ГИБДД, ВАИ, военно-медицинских организаций и другие лица, имеющие положительный опыт безаварийной эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин.

Данная практика распространена во всех военных округах (Восточном, Центральном, Западном и Южном) и флотах (Тихоокеанском, Северном, Балтийском и Черноморском). Нередко практикуются выездные технические конференции.

Нельзя сбрасывать со счетов «нестандартные» формы противодействия преступлениям военнослужащих, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатации транспорта. Автор

уже отмечал, что «…виктимологическое направление противодействия преступности исследовано далеко неполно, бессистемно, что обоснованно обусловливает научный интерес к проблеме виктимологии, в том числе в сфере транспорта» [2, стр. 18].

Назрела необходимость разработать методику оценки уровня криминализации в транспортной сфере для определения уровня осведомленности военнослужащих о правонарушениях, изучения отношения к ним, оценки наличия личного криминального опыта, выполнения требований руководящих документов по противодействию таких преступлений с целью выработки рекомендаций по предупреждению преступности военнослужащих в транспортной сфере.

В рамках этой деятельности должен быть определен порядок оценки уровня криминала в рассматриваемой сфере, который позволит получить характеристику этого негативного явления, в том числе латентный характер.

Оценкой уровня правонарушений, совершаемых военнослужащими в сфере транспорта, являются соответствующие индексы и степень социального неприятия преступлений военнослужащими и уровня их осведомленности о них. Опять же значения и уровни индексов определяются по результатам социологического опроса военнослужащих.

Индекс нарушений в сфере вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин представляет собой комплексную характеристику ситуации в конкретном соединении, воинской части, учреждении (организации).

В основу оценки этого индекса заложены следующие критерии: мнение о степени актуальности проблемы для Вооруженных Сил РФ; личное отношение военнослужащих к транспортным преступлениям; мнение военнослужащих о возможности оправдания преступлений данного вида; мнение военнослужащих о степени допущения таких правонарушений; наличие личного криминального опыта в ходе вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин; знание о случаях таких правонарушений в воинской части и готовность сообщить об этих фактах; наличие злостных нарушителей правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств; неотвратимость ответственности за преступления в транспортной сфере в воинской части; в целом выполнение требований ведомственных нормативных актов по проведению профилактики в воинской части, в том числе объем времени, затрачиваемый на профилактику дорожно-транспортных происшествий; наличие и количество преступлений в сфере вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин.

Следует подчеркнуть, что оценка индекса транспортных правонарушений проводится по алгоритму, несоблюдение которого приведет к искажению информации (рис. 1).

Рис. 1

Исходя из количества опрашиваемых офицеров, прапорщиков (мичманов), а также солдат и сержантов (матросов) по контракту либо по призыву, определяется объем выборочной совокупности (количество человек).

Результаты первичных социологических исследований позволяют утверждать, что на современном этапе нарушения правил вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин является актуальной проблемой для Вооруженных Сил РФ. Так, более половина опрошенных (56%) офицеров считают, что актуальность проблемы довольно высока (в 2018 г. — 54%). Противоположной позиции придерживаются около 32% офицерского состава, а остальные офицеры (12%) затруднились ответить на данный вопрос (в 2018 г. — 24% и 22% соответственно).

Данное исследование позволило сделать следующие выводы.

1. Преступления, связанные с безопасностью вождения или эксплуатации боевых, специальных или транспортных машин, в настоящее время представляют собой распространенное явление, при этом определенная их часть носит латентный характер.

2. Основные направления и меры предупреждения правонарушений военнослужащих рассматриваемой категории определяются исходя из характера причин и условий, способствующих их совершению, а также последствий их совершения. Они предусмотрены федеральными и ведомственными нормативными актами по обеспечению безопасности дорожного движения в Вооруженных Силах РФ.

3. Создание системы выявления преступлений данной категории должно включать комплекс специальной системы мер, в частности: инициирование изменений и дополнений в действующие нормативные

правовые акты либо создание новых; подготовку и принятие межведомственных организационно-распорядительных документов по выявлению таких преступлений военнослужащих; организацию подготовки специалистов, органов осуществляющих выявление латентных преступлений военнослужащих; активизацию практического применения научных разработок; внедрение новых форм и методов выявления латентных преступлений военнослужащих в сфере безопасности на транспорте.

Литература

1. Духно, Н. А. Современные правовые проблемы Российского транспорта // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 6 (18).
2. Паршаков, А. С. К вопросу о виктимологической профилактике преступлений на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 8 (20).
3. Паршаков, А. С. К вопросу об особенностях расследования преступлений военнослужащих, связанных с безопасностью дорожного движения // Электронное научное издание. Военное право. — 2019. — № 3 (55).
4. Прохоров, Л. А. Уголовно-правовые проблемы противодействия нарушениям Правил дорожного движения // Л. А. Прохоров, Д. В. Собин // Российский следователь. — 2016. — № 10.
5. Собин, Д. В. Эффективность уголовно-правовой политики противодействия дорожно-транспортным преступлениям: анализ трех основных корреляционных величин криминальной ситуации // Российский следователь. — 2017. — № 4.

References

1. Dukhno, N. A. Sovremennyye pravovyye problemy Rossiyskogo transporta [Current legal problems of Russian transport] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 6 (18).
2. Parshakov, A. S. K voprosu o viktimologicheskoy profilaktike prestupleniy na transporte [On the issue of victimological prevention of crime in transport] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 8 (20).
3. Parshakov, A. S. K voprosu ob osobennostyakh rassledovaniya prestupleniy voyennosluzhashchikh, svyazannykh s bezopasnost'yu dorozhnogo dvizheniya [To the question of the features of the investigation of crimes of military personnel related to road safety] // Elektronnoye nauchnoye izdaniye. Voyennoye pravo. — 2019. — № 3 (55).
4. Prokhorov, L. A. Ugolovno-pravovyye problemy protivodeystviya narusheniyam Pravil dorozhnogo dvizheniya [Criminal and legal problems of counteracting violations of the Rules of the road] // L. A. Prokhorov, D. V. Sobin // Rossiyskiy sledovatel'. — 2016. — № 10.
5. Sobin, D. V. Effektivnost' ugolovno-pravovoy politiki protivodeystviya dorozhno-transportnym prestupleniyam: analiz trekh osnovnykh korrelyatsionnykh velichin kriminal'noy situatsii [The effectiveness of the criminal law policy of combating road traffic crimes: analysis of the three main correlation values of the criminal situation] // Rossiyskiy sledovatel'. — 2017. — № 4.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.1

© Суденко Владимир Егорович
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник сферы образования

Учет особенностей железнодорожного транспорта при доказывании по уголовным делам о транспортных преступлениях

Аннотация. В статье рассматриваются специфические особенности железнодорожного транспорта, которые должны учитываться при расследовании уголовных дел о транспортных преступлениях. Дается описание норм и правил, действующих на железнодорожном транспорте, так или иначе связанных с доказыванием по уголовным делам о транспортных преступлениях. Особое внимание уделено понятию «специальные знания» применительно к железнодорожному транспорту. При расследовании транспортных происшествий на указанном виде транспорта необходимо учитывать то, что движение железнодорожного транспорта представляет собой единый производственный процесс, инкорпорирующий относительно самостоятельные этапы: посадка пассажиров и погрузка грузов в пассажирские и грузовые поезда; перевозка пассажиров и грузов от одного пункта до другого; высадка пассажиров и выгрузка груза в пункте назначения. Каждый из указанных элементов обладает своими специфическими операциями, осуществляемыми при подготовке, организации и выполнении железнодорожных перевозок. Объекты железнодорожного транспорта относятся к сложным инженерно-техническим конструкциям, а деятельность по их эксплуатации изначально квалифицируется правом в качестве источника повышенной опасности. С учетом сказанного в статье говорится, что для целей обеспечения прав и законных интересов граждан и охраняемых уголовным законодательством публичных и общественных интересов в сфере железнодорожного транспорта предполагается наличие у следователя помимо юридических знаний, еще и специальных познаний в области взаимодействия человека с железнодорожной техникой в

целом, а кроме того знаний специфики организации движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; преступления; нарушения правил движения; нарушение правил эксплуатации; следователь.

© Vladimir E. Sudenko
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics of the Law Institute of the Russian University of Transport , honorary worker of higher education of the Russian Federation

Consideration of railway transport features in solving transport criminal cases

Abstract. The current paper has considered the specific railway transport features, which should be taken into account when investigating and solving transport criminal cases. There has been given a description of the rules and regulations for railway transport, related to investigating and solving transport criminal cases. Particular attention has been paid to the concept of «special knowledge» in relation to railway transport. When investigating transport criminal cases committed on the mentioned mode of transport, it is necessary to take into account that the movement of railway transport is a single production process that incorporates relatively independent stages, namely boarding passengers and loading goods into passenger and freight trains; transportation of passengers and goods from one point to another; unloading of passengers and cargo at a destination point. Each of these elements has its own specific operations carried out during the preparation, organization and implementation of railway transportation. The objects of railway transport are complex engineering structures, and their use is initially qualified by law as a source of increased danger. In view of the foregoing, the current paper states that, in order to ensure the rights and legitimate interests of citizens and public interests protected by criminal law in the field of railway transport, it is necessary for the investigator, to have both legal knowledge and special knowledge in the field of human interaction with railway equipment in general, as well as knowledge of the operating rules of railway transport.

Keywords: railway transport; crimes; violation of traffic rules; violation of operating rules; investigator.

Вопросы обеспечения нормального функционирования транспортной системы государства прямо или косвенно предполагают учет интересов граждан, для которых данная система и существует. В свою очередь,

транспортные преступления характеризуются в качестве сложных общественно опасных деяний с различными последствиями, которые способны причинить большой вред как непосредственно интересам граждан, так и интересам функционирования определенной транспортной системы. В этих случаях возникают альтернативные и разнообразные формы и виды ущерба, которые причиняются транспортными преступлениями: вред здоровью или жизни человека, имущественный ущерб как транспортным средствам, транспортной инфраструктуре, так и иным лицам [1, стр. 170—174]. Особое место в этом принадлежит сфере железнодорожного транспорта.

В нашей стране основу ее транспортной системы составляет железнодорожный транспорт, который взаимодействуя с остальными видами транспорта, своевременно и качественно обеспечивает потребности в перевозках пассажиров и грузов. Рассматриваемый вид транспорта — сложнейший механизм транспортного производства, характеризуемый следующими технико-экономическими особенностями:

— железнодорожные пути могут быть проложены практически по всей сухопутной территории;

— перевозки осуществляются на всем пространстве Российской Федерации круглосуточно, в течение всего года независимо от погоды;

— перевозки имеют массовый характер;

— могут осуществляться перевозки любых грузов, включая негабаритные;

— при перевозках реализуются высокие скорости железнодорожного транспорта при относительно высокой степени их безопасности;

— железнодорожный транспорт обладает высокой маневренностью вагонного парка при изменении вагонопотоков в случаях нарушения движения на отдельных участках.

В п. 2 ст. 1 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» сказано, что этот вид транспорта «состоит из железнодорожного транспорта общего пользования, железнодорожного транспорта необщего пользования, а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на территориях указанных организаций и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд указанных организаций». Законодатель в п. 1 ст. 2 Закона определил, что железнодорожный транспорт общего пользования относится к производственно-технологическому комплексу, включающему непосредственно сам железнодорожный транспорт в виде подвижного железнодорожного состава, а также иного имущества, предназначенного для обеспечения потребностей физических и юридических лиц и государства в перевозках железнодорожным транспортом на условиях

публичного договора и выполнение других услуг и работ, сопряженных с перевозками.

Важным документом, регулирующим организацию основной деятельности железнодорожного транспорта, являются Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286), в которых установлен порядок «организации движения поездов, функционирования сооружений и устройств инфраструктуры железнодорожного транспорта, железнодорожного подвижного состава, а также определяют действия работников железнодорожного транспорта при технической эксплуатации железнодорожного транспорта Российской Федерации общего и необщего пользования». Исходя из этого, особое внимание необходимо уделить анализу составных элементов отраслевой структуры железнодорожного транспорта применительно к ст. 263 УК РФ о преступлениях [2, стр. 210—222].

Также при расследовании транспортных преступлений на железнодорожном транспорте принципиальным моментом является необходимость учета как самих железнодорожных транспортных средств, так и других элементов большой транспортной инфраструктуры, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации транспортных средств на железной дороге [3, стр. 137—140]. В соответствии со ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» «инфраструктура железнодорожного транспорта общего пользования — это технологический комплекс, включающий в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы и систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование этого комплекса здания, строения, сооружения, устройства и оборудование».

Движение железнодорожного транспорта может осуществляться исключительно по железнодорожным путям (рельсам), под которыми понимаются «внеуличные рельсовые пути, предназначенные для движения железнодорожного подвижного состава» [4, стр. 37]. Исходя из целевого назначения железнодорожные пути признаются внешними (магистральными) или внутрипроизводственными. Говоря о железнодорожных путях, отметим, что они относятся к важнейшей части инфраструктуры железнодорожного транспорта, которая включает рельсы, шпалы, стрелочные переводы, подрельсовое основание с балластной призмой и скреплениями. В эту подсистему входят не только верхнее строение пути (земляное полотно, защитные и укрепительные сооружения полотна), противодеформационные и водоотводные сооружения, но и искусственные сооружения, находящиеся в полосе отвода (см. Инструкцию по текущему содержанию железнодорожного

пути, утвержденную распоряжением ОАО РЖД от 14 ноября 2017 г. № 2288р). Для пропуска через железнодорожные пути автомобильного, гужевого и иного транспорта на железнодорожных путях на одном или на разных уровнях с ними оборудуются переезды и путепроводы, а для пешеходов — пешеходные мосты, тоннели или дорожки.

Железнодорожные переезды относятся к объектам, обладающим повышенной опасностью, движение по которым требует от участников движения, работников железнодорожного транспорта, в том числе дорожного хозяйства безусловного соблюдения требований таких документов, как Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, Правила дорожного движения, Правила эксплуатации железнодорожных переездов в Российской Федерации. Этими актами определены общие положения, классификация категорий железнодорожных переездов, технические требования по обустройству железнодорожных переездов, находящемуся на них оборудованию, порядку содержания и ремонта таких переездов и т.д.

Исходя из требований указанных правил, следует выделить основные задачи, связанные с обеспечением безопасной эксплуатации железнодорожных переездов, необходимостью предотвращения аварий, снижения рисков причинения вреда жизни и здоровью граждан, их имуществу, вреда окружающей среде. Такими задачами являются:

— безопасность осуществления движения по переезду поездов, движения различных транспортных средств, а также прогон через железнодорожный переезд скота;

— безопасность осуществления движения различных транспортных средств, передвигающихся под искусственными объектами железнодорожного транспорта;

— безопасная эксплуатация различных железнодорожных переездов для обеспечения интересов пользователей, собственников железных и автомобильных и дорог, а также государства и муниципальных образований.

О важности соблюдения указанных Правил свидетельствует транспортное происшествие, вызвавшее большой общественный резонанс у жителей столицы, имевшее место в августе 2013 г. на железнодорожном переезде, расположенном в городском образовании Щербинка г. Москвы, когда поезд практически «подмял» под себя легковой автомобиль. Проведенным расследованием установлено, что 26 августа 2013 г. примерно в 06 часов 46 минут на втором главном пути железнодорожной станции Щербинка Московско-Курского направления Московской железной дороги — филиала ОАО «РЖД» на регулируемом переезде 34 км ПК. 5, расположенном на пересечении улиц Новостроевская и Юбилейная городского образования Щербинка г. Москвы, произошло столкновение электропоезда ЭД4М № 0034 поезд № 6422 сообщением «Серпухов-Нахабино» под управлением локомотивной бригады в составе машиниста

электропоезда Пролеткина С. В. и помощника машиниста электропоезда Кафтарева Ю. А. с движущимся через главный железнодорожный путь через открытые шлагбаум и устройства заграждения железнодорожного переезда автомобилем марки «Шевроле-Лачетти» под управлением водителя Березкина А. В. В результате столкновения вышеуказанный автомобиль протащило электропоездом более 200 м, водителю причинена тяжелая травма, осложнившаяся травматическим шоком с развитием острой дыхательной недостаточности, острой сердечно-сосудистой недостаточности и нарушением сознания до комы.

Согласно выводам судебно-технических экспертов по данному уголовному делу очевидной причиной дорожно-транспортного происшествия 26 августа 2013 г. на железнодорожном переезде станции Щербинка явился наезд головного вагона электропоезда ЭД4М № 0034 поезд № 6422 на движущийся автомобиль «Шевроле-Лачетти». Непосредственно ответственным за обеспечение транспортной безопасности на указанном регулируемом переезде в указанный день являлся дежурный по переезду Беспалов М. Ю., который, в нарушение требований ведомственных приказов, правил и инструкций Минтранса России, МПС России, не обеспечил безопасное движение на железнодорожном переезде, как автомобиля, так и указанного выше электропоезда, не предпринял мер к его остановке в случае, угрожающем жизни и здоровью людей и безопасности движения, при приближении электропоезда своевременно не закрыл шлагбаумы и не включил заградительную сигнализацию и светофоры. В результате преступной небрежности Беспалова М. Ю. наступили общественно-опасные последствия в виде получения потерпевшим тяжких телесных повреждений, а также полного уничтожения принадлежащего ему транспортного средства [5, стр. 26—34; 6, стр. 48—55].

При расследовании транспортных происшествий на железнодорожном транспорте следует также учитывать, что движение железнодорожного транспорта осуществляется в рамках единого производственного процесса, который состоит из следующих этапов:

— погрузка грузов или посадка пассажиров в подвижной состав;

— перевозка груза и пассажиров между пунктами отправления и назначения;

— выгрузка груза или высадка пассажиров из подвижного состава в пункте назначения. Каждому из данных элементов железнодорожных перевозок свойственны свои специфические операции, осуществляемые при подготовке, организации и выполнении железнодорожных перевозок. Например, погрузка грузов — это отдельная работа, связанная с подготовкой грузов к отправке, их сортировке и последующей погрузке в подвижной состав. Погрузка предполагает закрепление, увязку, взвешивание или подсчет грузов, оформление транспортной документации. Осуществление перевозки грузов предполагает выбор

требуемого вида подвижного состава, определение маршрута поезда, обеспечение безопасности движения, сохранность груза, заправка локомотива в пути, контроль за движением состава и соблюдением графика движения. Выгрузка груза состоит из оформления грузополучателем товарно-транспортных документов, подготовка к выгрузке, сама выгрузка груза из транспортного средства.

Необходимо отметить, что ранее в теоретических исследованиях к железнодорожному транспорту относился метрополитен [7, стр. 104]. Однако Федеральным законом «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» метрополитен выведен из понятия «железнодорожный транспорт». Это привело к практике автономного правового регулирования безопасности движения и эксплуатации подвижного состава на метрополитене, регламент работы которого отличается от правовых норм, обеспечивающих безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта. Начиная с 2003 г., действуют Инструкция по движению поездов и маневровой работе на метрополитенах Российской Федерации, а также Инструкция по сигнализации на метрополитенах Российской Федерации.

Метрополитен, как разновидность транспорта, выделяется в самостоятельную сферу преступных посягательств в ст. 263 УК РФ наравне с железнодорожным, воздушным, водным транспортом. Правовое основание этого — Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 195-ФЗ г. Указанные правовые изменения привели к некоторому «несоответствию предмета преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ, структуре рельсового транспорта и правовым основам его функционирования» [8, стр. 82].

Разработанные наукой подходы к рассмотрению железнодорожного транспорта как предмета толкования ст. 263 УК РФ о преступлениях не дают возможности комплексно анализировать всю совокупность фактов, имеющих место в сфере железнодорожного транспорта. В частности, некоторые исследователи считают, что содержание ст. 263 УК РФ подразумевает, что железнодорожный транспорт предполагает не только включение в свой состав железнодорожного подвижного состава, но и всей инфраструктуры железнодорожного транспорта [7, стр. 104]. Полагаем, что такой подход в полной мере отвечает нормативным положениям. Тем не менее следует выделить и подход, в рамках которого речь идет только о подвижном составе, а не обо всем производственно-технологическом комплексе [9, стр. 32].

Подтверждением этому является официальная информация ОАО «РЖД», согласно которой число аварийных происшествий со смертями на железных дорогах за период в 11 месяцев 2014 г. составляет 20 человек. Цифра выше, чем за аналогичный отчетный период 2013 г. на 17,6%, тогда как по информации МЧС России в авариях пострадало 244 человека. Как видно из этого, средний показатель больше в семь раз. МЧС России за 2014

г. отмечает рост количества происшествий на 18%. При этом количество погибших выше в 16 раз, чем в 2013 г. Число пострадавших выросло до 60%. Статистика железнодорожных аварий в России показывает, что по итогам 2016 г. число происшествий уменьшилось на 40% и на 41% снизилось количество происшествий с участием пассажирских поездов [http://vawilon.ru/statistka-zheleznodorozhnyh-avarij/]. Как свидетельствуют данные, среди причин железнодорожных происшествий наиболее часто встречаются естественный физический износ технических средств, следом за ним — нарушение правил эксплуатации; далее идут усложнение технологий, рост мощностей, количества и скоростей транспортных средств; повышение плотности мест проживания населения вблизи от транспортных магистралей; игнорирование населением правил безопасности. Если говорить о железнодорожных катастрофах, то около их четверти происходят из-за схода железнодорожного транспорта с рельсового пути [http://vawilon.ru/statistka-zheleznodorozhnyh-avarij/].

Аналогичное положение сложилось с наездами поездов на автомобили и на велосипедистов. Зафиксированы случаи выезда железнодорожных составов на занятый путь с последующим столкновением со стоящими или движущимися составами, вагонами, маневровыми локомотивами.

К типичным наиболее часто встречающимся фактам железнодорожных происшествий следует отнести:

— столкновение поезда с автотранспортными средствами или иными объектами;

— сход подвижного состава с рельсов;

— столкновения между собой поездов;

— повреждение путевых сетевых устройств сигнализации и энергоснабжения;

— наложение на железнодорожные пути посторонних предметов;

— умышленные разрушения и повреждения путевых сооружений и рельсового пути или путевых сооружений.

К ключевым субъектам в большей части преступлений на железнодорожном транспорте относятся работники локомотивных бригад. К обязанностям членов бригады, которая управляет железнодорожным локомотивом, относится его обслуживание, что вытекает из Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, инструкций и приказов Департамента локомотивного хозяйства ОАО РЖД. Такая бригада, обслуживающая локомотив, подразумевает наличие машиниста и его помощника, но машинист является лицом, ответственным за состояние и управление локомотивом при движении поезда (см. Положение о локомотивной бригаде ОАО «РЖД»).

В п. 96 Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации определены следующие обязанности машиниста, которые являются обязательными к исполнению:

— наличие свидетельства на право управления соответствующим типом подвижного состава (с формуляром о прохождении проверки знания норм и правил);

— знание конструкции локомотива (моторвагонного поезда), специального самоходного подвижного состава, на котором он осуществляет свою работу на основе установленных квалификационных требований, профили обслуживаемого путевого участка, нахождение на нем постоянных сигналов, сигнальных указателей и знаков и их назначение и т.д.;

— машинист обязан при приемке локомотива или иного самоходного средства убедиться в его исправности, проверив действие тормозов, и иных обеспечивающих торможение устройств, работоспособность радиосвязи, радиоэлектронных средств передачи данных, приборов, а также технического состояния локомотива, локомотивных устройств автоматической локомотивной сигнализации и устройств безопасности и т.д.;

— иметь документ о прохождении медицинского осмотра и установленных предрейсовых и предсменных видов медицинских осмотров;

— обеспечить безопасное следование поезда с точным соблюдением графика движения, а также выполнять иные требования норм и правил (приказ Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286 «Об утверждении Правил технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации»).

Машинист, осуществляя функциональные обязанности управления поездом, должен:

— иметь тормозные устройства всегда готовыми к действию;

— при запрещающих показаниях постоянных сигналов, показаниях сигналов уменьшения скорости и других сигналов, требующих снижения скорости, применяя служебное торможение, останавливать поезд, не проезжая сигнала остановки, а сигнал уменьшения скорости проследовать со скоростью, не более установленной для данного сигнала;

— проследовать сигнальный знак, ограждающий нейтральную вставку (во избежание остановки на ней локомотива), со скоростью не менее 20 км/ч;

— при внезапной подаче сигнала остановки или внезапном возникновении препятствия немедленно применить средства экстренного торможения для остановки поезда.

Важным документом, на который следует обращать внимание при расследовании большинства преступлений на железнодорожном транспорте, является «Инструкция по охране труда для локомотивных бригад ОАО «РЖД», утвержденная распоряжением ОАО «РЖД» от 27 декабря 2012 г. № 2707р.

Другим специальным субъектом, часто ответственным за

транспортные происшествия, является поездной диспетчер. Он осуществляет руководство движением поездов на участке и отвечает за выполнение графика движения поездов по обслуживаемому им участку. Приказы поездного диспетчера подлежат безоговорочному выполнению всеми работниками, непосредственно связанными с движением поездов на данном участке. Запрещено давать оперативные указания относительно движения поездов на участке иными лицами. Особо установлено, что при обслуживании локомотива пассажирского и моторвагонного поезда одним машинистом при нахождении такого поезда на обслуживаемом им участке поездной диспетчер обязан обеспечивать постоянный контроль за его следованием и информировать об этом дежурных по железнодорожным станциям данного участка.

Особый контроль поездного диспетчера необходим за работой станций, на которых по различным причинам может быть нарушено нормальное действие устройств сигнализации и связи. О таких случаях, связанных с возникновением неисправностей средств сигнализации и связи во время осуществления движения поездов и, в частности, неисправности поездной радиосвязи или невозможность открытия входных или выходных сигналов, поездной диспетчер в обязательном порядке должен информироваться дежурным по станции, который впоследствии действует в соответствии с указаниями диспетчера.

Следовательно, безопасность движения железнодорожного транспорта во многом зависит от правильности и четкости указаний, даваемых поездным диспетчером дежурному по станции. Для обеспечения эффективного контроля за деятельностью станции в обязанности поездного диспетчера входит знание правил пользования имеющимися на станции устройствами связи и сигнализации, а также при подаче определенных указаний дежурному по станции четко понимать порядок исполнения операций по управлению движением.

В свою очередь, организация работ по содержанию пути, сооружений и устройств, обеспечивающих его функционирование, а также работ по содержанию рельсовых цепей (в объеме, выполняемом дистанцией пути) возлагается на начальников дистанций пути, их заместителей, старших дорожных мастеров, начальников участков, дорожных и мостовых (тоннельных) мастеров, бригадиров пути и бригадиров по искусственным сооружениям. На них же, а также на персонал диагностических средств, путеобследовательских и мостоиспытательных станций, обходчиков и дежурных по переездам (в зоне переездов) возлагается контроль за состоянием пути, сооружений и устройств, обеспечивающих его функционирование [10, стр. 125—130].

Объекты железнодорожного транспорта — это сложные инженерно-технические объекты. Осуществление деятельности по эксплуатации данных объектов уже изначально квалифицируется правом в качестве источника повышенной опасности. В связи с этим для надлежащего

обеспечения прав и законных интересов граждан и охраняемых уголовным законодательством публичных и общественных интересов в сфере железнодорожного транспорта предполагают наличие у следователя не только юридических познаний, но и специальных познаний в области взаимодействия человека с железнодорожной техникой в целом, а также знания специфики организации движения, осуществления эксплуатации железнодорожного транспорта.

Так, в соответствии с должностными обязанностями работники железнодорожного транспорта должны знать правила эксплуатации транспортных и иных технических средств, сооружений и устройств, осуществлять систематическую проверку и надлежащим образом обеспечивать качественное содержание, техническое обслуживание и ремонт и соблюдать установленные требования по содержанию всей транспортной инфраструктуры. Следует учитывать, что работниками железнодорожного транспорта, которые непосредственно их обслуживают, должен постоянно проводиться осмотр объектов транспортной инфраструктуры. При этом для производства ремонтных и строительных работ в графике движения поездов обычно предусматриваются технологические «окна», а также должны быть учтены ограничения по скорости движения, вызываемые этими работами. Об этом, естественно, должны уведомляться члены локомотивных бригад, следующие по этим участкам.

Как следует из сказанного выше, для эффективного расследования уголовного дела по транспортному преступлению следователю необходимо обладать помимо юридических знаний еще и знаниями технического и технологического характера. В случае полной очевидности причины происшествия, оценки происшествия как результата умышленных действий лица или группы лиц, его основной задачей еще на начальном этапе предварительного расследования следует назвать установление личности предполагаемого преступника и проведение розыскных мероприятий. При возникновении трудностей с выяснением причины данного транспортного происшествия работа следователя должна быть направлена, прежде всего, на ее установление.

Литература

1. Суденко, В. Е. Транспортные преступления и их анализ // Мир транспорта. — 2013. — Т. 11. — № 4 (48).
2. Суденко, В. Е. Тактика осмотра места железнодорожного происшествия // Мир транспорта. — 2017. — Т. 15. — № 1 (68). — С. 210—222.
3. Суденко, В. Е. Криминалистические учеты — важнейшее средство борьбы с преступлениями // Право и государство: теория и практика. — 2016. — № 6 (138). — С. 137—140.
4. Токманцев, Д. В. Железнодорожный транспорт как предмет преступления, предусмотренный ст. 263 УК РФ // Проблемы правоохранительной деятельности. — 2016. — № 1. — С. 36—39.

5. Суденко, В. Е. Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14). — С. 26—34.
6. Груздева, Л. М. Преступность на транспорте в России: цифровая характеристика за 2017 год // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1 (25). — С. 48—55.
7. Тяжкова, И. М. Неосторожные преступления с использованием источников повышенной опасности. — Санкт-Петербург, 2002.
8. Токманцев, Д. В. Метрополитен и иные виды внеуличного рельсового транспорта как предмет преступления, предусмотренного ст. 263 УК РФ // Уголовное право. — 2012. — № 1. — С. 81—83.
9. Корма, В. Д. Транспортные средства как объект криминалистического исследования / под общей редакцией Е. П. Ищенко. — Москва, 2006.
10. Бугаев, В. А. Субъективная сторона преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта / В. А. Бугаев, С. А. Деревянкина // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. — 2018. — Т. 4 (70) — № 2. — С. 125—130.

References

1. Sudenko, V. Ye. Transportnyye prestupleniya i ikh analiz [Transport crimes and their analysis]// Mir transporta. — 2013. — T. 11. — № 4 (48).
2. Sudenko, V. Ye. Taktika osmotra mesta zheleznodorozhnogo proisshestviya [Tactics of inspection of a place of a railway accident] // Mir transporta. — 2017. — T. 15. — № 1 (68). — S. 210—222.
3. Sudenko, V. Ye. Kriminalisticheskiye uchety — vazhneysheye sredstvo bor'by s prestupleniyami [Forensic accounting is the most important means of combating crimes] // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2016. — № 6 (138). — S. 137—140.
4. Tokmantsev, D. V. Zheleznodorozhnyy transport kak predmet prestupleniya, predusmotrennyy st. 263 UK RF [Rail transport as an offense under Art. 263 of the Criminal Code] // Problemy pravookhranitel'noy deyatel'nosti. — 2016. — № 1. — S. 36—39.
5. Sudenko, V. Ye. Ustanovleniye tipa transportnogo sredstva, kharaktera proisshestviya i ikh sootvetstviya priznakam, ukazannym v stat'ye 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii [Establishing the type of vehicle, the nature of the incident and their compliance with the characteristics specified in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 2 (14). — S. 26—34.
6. Gruzdeva, L. M. Prestupnost' na transporte v Rossii: tsifrovaya kharakteristika za 2017 god [Crime on transport in Russia: a digital characteristic for 2017]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1 (25). — S. 48—55.
7. Tyazhkova, I. M. Neostorozhnyye prestupleniya s ispol'zovaniyem istochnikov povyshennoy opasnosti [Negligent crimes using sources of increased danger]. — Sankt-Peterburg, 2002.
8. Tokmantsev, D. V. Metropoliten i inyye vidy vneulichnogo rel'sovogo transporta kak predmet prestupleniya, predusmotrennogo st. 263 UK RF [Metro and other types of off-street rail transport as an offense under Art. 263 of the Criminal Code]// Ugolovnoye pravo. — 2012. — № 1. — S. 81—83.

9. Korma, V. D. Transportnyye sredstva kak ob»yekt kriminalisticheskogo issledovaniya [Vehicles as an object of forensic research] / pod obshchey redaktsiyey Ye. P. Ishchenko. — Moskva, 2006.
10. Bugayev, V. A. Sub»yektivnaya storona prestupleniy protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta [The subjective side of crimes against traffic safety and operation of transport] / V. A. Bugayev, S. A. Derevyankina // Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskiye nauki. — 2018. — T. 4 (70) — № 2. — S. 125—130.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.9

© Антонов Олег Алексеевич
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Задержание лица, подозреваемого в транспортном преступлении

Аннотация. На всех видах транспорта и объектах транспортной инфраструктуры случаются катастрофы, аварии, инциденты и иные происшествия. Иногда они носят техногенный характер, но чаще являются результатом так называемого человеческого фактора. Кроме того, в транспортной сфере имеют место и преступления общеуголовного характера. В большинстве случаев виновные выявляются и задерживаются. В статье раскрывается отличие уголовно-процессуального задержания от административного задержания и схожих с ним по форме действий ограничительно-принудительного характера. Подробно рассматриваются условия и мотивы задержания подозреваемого по уголовному делу. Раскрываются правовые последствия составления протокола задержания и значение допроса подозреваемого. Автор настаивает на незамедлительности первого допроса подозреваемого непосредственно сразу после задержания. Также предлагается отказаться от практики задержания подозреваемого в кабинете следователя после предварительного его допроса в качестве свидетеля.

Ключевые слова: задержание; протокол задержания; допрос подозреваемого; уголовно-процессуальное задержание; доказательство; административное задержание; физическое задержание; личный обыск; следователь; дознаватель.

© Oleg Al. Antonov
— Candidate of Law, associate professor of the department of Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics of the Law Institute of the Russian University of Transport

Detention of a person suspected in a transport crime

Abstract. All modes of transport and objects of transport infrastructure are subject to disasters, accidents, incidents and other events that can happen there. Sometimes they are technogenic in nature, but more often they are the result of the so-called human factor. In addition, in the transport sphere there are also crimes of a general criminal nature. In most cases, perpetrators are identified and arrested. The current paper reveals the difference between criminal procedural detention and administrative detention and similar restrictive-compulsory actions. There have been considered in detail conditions and motives for the detention of a suspected criminal. There have been revealed the legal consequences of compiling a detention protocol and the significance of the interrogation of a suspect. The author insists on the promptness of the first interrogation of the suspect immediately after detention. It has been also proposed to abandon the practice of detaining a suspect in the investigator's office after his preliminary interrogation as a witness.

Keywords: detention; a detention protocol; interrogation of a suspect; criminal procedure detention; proof; administrative detention; physical detention; personal search; investigator; interrogator.

Задержание в уголовно-процессуальном значении необходимо отличать от задержания, производимого в рамках административной деятельности и от физического захвата, доставления, пресечения или предупреждения противоправных действий.

Административное задержание допускается в ходе осуществления административными органами исполнительно-распорядительных функций. Административные органы государства, наделенные властными полномочиями, при выявлении правонарушений (противоправных проступков) могут применить к нарушителям административное задержание. К органам административно-правового реагирования относятся, например, органы полиции, таможенные органы, подразделения органов военной полиции, органы федеральной пограничной службы, сотрудники Росгвардии и некоторые другие

Так, в дежурную часть Управления внутренних дел на Московском метрополитене сообщили, что в одном из вагонов поезда на «фиолетовой» ветке подземки разбито салонное стекло. Полицейские выяснили, что стекло разбил неизвестный мужчина по время поездки от станции «Улица 1905 года» до станции «Баррикадная». Пассажир повис на поручне в вагоне и ударил в окно поезда ногами. Сотрудники столичной полиции задержали 24-летнего жителя Подмосковья для выяснения всех обстоятельств [https://www.interfax.ru/moscow/686363].

Физическое задержание может иметь место при правомерном реагировании на преступления или иных противоправных проявлениях. Граждане вправе пресекать общественно опасные деяния, действуя в

пределах необходимой обороны, крайней необходимости, обоснованного риска, предотвращения случаев суицида, пресечения случаев нарушения общественного порядка, в том числе на объектах транспорта.

Например, в салоне самолета находилась женщина в состоянии алкогольного опьянения. Сразу после взлета она стала танцевать и петь песни. В ответ на замечания она начала ругаться матом, кричать и набрасываться на пассажиров, которые делали ей замечания. Пассажирка ударила нескольких мужчин сумкой и кулаками. На просьбы успокоиться она не реагировала. Тогда пассажиры зафиксировали руки женщины скотчем. Впоследствии она успокоилась и уснула. По прилете скандалистку передали полиции [https://iz.ru/967210/2020-01-22/passazhiry-sviazali-skotchem-ustroivshuiu-pianyi-debosh-na-bortu-samoleta-rossiianku].

В правовых системах отдельных государств допускается такое действие, как «гражданский арест» — задержание, производимое лицом, не наделенным законом специальными полномочиями, например, очевидцем или жертвой преступления, частным детективом или адвокатом, сотрудником охраны или другим гражданским лицом. Действующим российским законодательством подобная мера не предусмотрена.

Уголовно-процессуальное задержание существенно отличается от обычного «захвата и доставления» в правоприменительный орган. Разграничение необходимо проводить по порядку регламентации, основаниям, условиям, целям, формам, уполномоченным субъектам и по некоторым другим критериям.

Задержание в уголовном судопроизводстве регламентировано уголовно-процессуальным законодательством. Важнейшим условием законности процессуального задержания является *наличие возбужденного уголовного дела*. Кроме того, уполномоченный правоприменительный орган обязан составить *протокол задержания.* Личный обыск подозреваемого также является элементом задержания, однако отдельный протокол в этом случае не составляется, а ход и результаты личного обыска отражаются в протоколе задержания.

Задержание считается состоявшимся процессуальным актом с момента составления протокола. Однако обязательным действием при задержании следует признать и допрос подозреваемого, в результате чего к материалам уголовного дела приобщается *протокол допроса подозреваемого.*

Задержание в уголовном процессе относится к мерам процессуального принуждения и в соответствии с нормами Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации от 18 декабря 2001 г. № 174-ФЗ (далее — УПК РФ) означает начало обвинительной деятельности. С момента составления протокола задержанное лицо становится участником уголовного судопроизводства в статусе подозреваемого.

В соответствии с положениями ст. 91 УПК РФ правом задержания подозреваемого наделен следователь, орган дознания и дознаватель (по уголовным делам, находящимся в их производстве, либо по письменному поручению названных органов, или в случае обнаружения объявленного в розыск лица). При этом в законе уточняется, что общим условием уголовно-процессуального задержания является то, что задерживаемое лицо подозревается в совершении преступления, за которое может быть назначено наказание в виде лишения свободы.

Для уголовно-процессуального задержания законодатель требует наличия одного из четырех условий:

1) лицо застигнуто при совершении преступления или непосредственно после его совершения;

2) потерпевшие или очевидцы указывают на совершившее преступление лицо;

3) на лице либо его одежде, при нем обнаружены явные следы преступления;

4) имеются иные данные для подозрения лица в причастности к совершению преступления, если это лицо пыталось скрыться, или не имеет постоянного места жительства, либо не установлена его личность, или перед судом возбуждено ходатайство об избрании в отношении задержанного меры пресечения в виде заключения под стражу.

Так, сотрудники транспортной полиции в Красноярске задержали с поличным двух молодых людей, которые разрисовывали вагоны электричек, стоявших на территории путевой машинной станции. Оперативники изъяли у задержанных шесть баллончиков аэрозольной краски и испачканную в ней одежду, а также фотоаппарат со снимками разрисованного вагона. Уголовное дело возбуждено по признакам преступления, предусматривающего уголовную ответственность за вандализм [https://vk.com/@spraay-zaderzhali-s-polichnym-na-meste-prestupleniya].

Протокол задержания подозреваемого должен быть составлен не позднее трех часов с момента доставления задержанного к следователю (дознавателю). В протоколе фиксируются обстоятельства задержания, указываются результаты личного обыска, обязательно отмечается не только место и дата задержания, но и точное время задержания. В протокол также заносится формулировка подозрения, мотивы задержания и замечания присутствующих лиц. В частности, если к производству по уголовному делу допущен защитник, то он обязательно участвует в составлении протокола задержания. Протокол задержания, подписанный всеми участниками, приобретает значение самостоятельного вида доказательств, и его копия вручается подозреваемому.

О произведенном задержании в течение 12 часов следователь (дознаватель) сообщает прокурору в письменном виде. В случаях, прямо указанных в ст. 96 УПК РФ, при задержании спецсубъекта уведомляется

соответственно — командование воинской части, начальник органа внутренних дел, общественная наблюдательная комиссия, адвокатская палата субъекта РФ, посольство или консульство иностранного государства. При необходимости сохранения в тайне факта задержания, с согласия прокурора, уведомление может не производиться, за исключением случаев задержания несовершеннолетнего (ч. 4 ст. 96 УПК РФ).

Для уведомления родственников о своем задержании и о месте нахождения подозреваемый имеет право на один телефонный разговор на русском языке в присутствии следователя, дознавателя. Задержанный может воспользоваться «правом на телефонный звонок» в срок не позднее 3 часов с момента доставления в орган дознания или к следователю. При отказе подозреваемого от телефонного разговора либо его физической или психической невозможности осуществления указанного права уведомление производится следователем, дознавателем с соответствующей отметкой в протоколе задержания.

В уголовно-процессуальном законе содержится положение о том, что задержанный должен быть допрошен не позднее 24 часов с момента его фактического задержания (ч. 2 ст. 46 УПК РФ). Представляется, в интересах расследования и соблюдения законных прав участников уголовного судопроизводства, подозреваемый должен быть допрошен незамедлительно. Показания подозреваемого имеют важнейшее значения для расследования и последующего разрешения уголовного дела. Во-первых, задержанному лицу предоставляется возможность сразу привести доводы своей непричастности к преступлению. Во-вторых, подозреваемый, при признании вины и даче чистосердечных показаний, привносит обстоятельство, существенно смягчающее наказание (п. 6 ч. 1 ст. 299 УПК РФ). В-третьих, незамедлительный допрос подозреваемого необходим для быстрейшего устранения последствий преступления, предотвращения возможных других преступлений, задержания сообщников, закрепления следов преступления, отыскания предметов, имеющих значение для дела, и выяснения иных обстоятельств преступления (субъект, совершивший преступление, о произошедшем, как правило, знает все). В любом случае, предоставление подозреваемому безотлагательной возможности дачи показаний является важнейшим условием реализации его права на защиту и соблюдения законных прав и интересов задержанного.

Исходя из изложенного, предлагается: в ч. 4 ст. 92 УПК РФ слова «Подозреваемый должен быть допрошен в соответствии с требованиями части второй статьи 46» заменить словами «Подозреваемый должен быть допрошен незамедлительно после составления протокола задержания».

Если в производстве по уголовному делу участвует защитник, то его присутствие при допросе подозреваемого обязательно. Показания подозреваемого, полученные без участия защитника и не

подтвержденные впоследствии в суде, признаются недопустимыми доказательствами (п. 1 ч. 2 ст. 75 УПК РФ). При этом подозреваемому и его защитнику до начала допроса предоставляется возможность свидания конфиденциально и наедине продолжительностью не менее 2 часов.

Подозреваемые содержатся под стражей, как правило, в изоляторах временного содержания или в условиях следственного изолятора. При неподтверждении подозрения, истечении срока задержания, выявлении нарушений требований закона и в некоторых других случаях подозреваемый из-под стражи освобождается.

В правоприменительной практике иногда происходит смешение таких видов доказательств, как «показания свидетеля» и «показания подозреваемого». Процессуальная природа названных видов доказательств принципиально различна.

Показания свидетеля получаются на допросе с предупреждением об уголовной ответственности за отказ от дачи показаний и за дачу заведомо ложных показаний. Таким образом, для свидетеля установлена обязательность явки по вызовам следователя (дознавателя) и обязанность дачи правдивых показаний.

Показания подозреваемого могут быть получены только при условии его добровольного согласия на дачу показаний. Подозреваемый не обязан давать показания, не предупреждается об ответственности за отказ от дачи показаний и за дачу заведомо ложных показаний. Ответственность за подобные действия для подозреваемого не установлена. Дача показаний — это право подозреваемого, способ его защиты своих законных интересов. Подозреваемый может отказаться от дачи показаний, изменить ранее данные показания, хранить молчание, отказаться от участия в следственных действиях. При этом не может считаться изобличающим обстоятельством то, что в недавнем прошлом называлось «улика поведения».

Задержание подозреваемого, как следует из вышеизложенного, характеризуется неотложностью, срочностью, если можно так сказать — ситуативностью. Поэтому нужно признать порочной практику вызова гражданина на допрос в качестве свидетеля, получения от него доказательства в виде показаний свидетеля с последующим его задержанием прямо в кабинете следователя. При этом сразу после задержания гражданин «передопрашивается» в качестве подозреваемого по тем же обстоятельствам, и получается другое доказательство в виде показаний подозреваемого.

Представляется, что при наличии достаточных оснований для подозрения в отношении лица должна быть избрана мера пресечения, после чего произведен его допрос в качестве подозреваемого.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656:005.932

© Гребенкина Ирина Александровна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры гражданского права и процесса Юридического факультета имени М. М. Сперанского Института права и национальной безопасности Российской академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте РФ, старший преподаватель кафедры гражданского права Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина
grebenkina.i@bk.ru

© Гребенкина Светлана Александровна
— старший преподаватель кафедры анализа рисков и экономической безопасности Финансового университета при Правительстве РФ
s.greb@list.ru

© Благодир Алла Леонтьевна
— доктор юридических наук, профессор кафедры трудового права и права социального обеспечения Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина
ablagodir@yandex.ru

Текущее состояние и тенденции развития инфокоммуникационной транспортной инфраструктуры в Российской Федерации

Аннотация. Несмотря на осознание значимости цифровой трансформации транспортной инфраструктуры как основы безопасности жизнедеятельности, социального и экономического развития страны, остаются совершенно не изученными вопросы технического, юридического и финансового регулирования отношений цифровизации транспортного комплекса, детальной оценки влияния цифровых технологий на транспорте на социальные и экономические процессы в современном обществе. Новые вызовы глобализации, интеграции и цифровизации мировой экономики обусловливают необходимость перманентного совершенствования транспортной инфраструктуры,

возрастающий в последние годы спрос на разработку и использование высокоавтоматизированных транспортных средств. В работе дана оценка современного состояния инфокоммуникационной транспортной инфраструктуры в России на основе анализа статистических данных, выявлены преимущества и ключевые общесистемные проблемы отечественной транспортной отрасли. Определены векторы развития российской транспортной системы, направления научно-технической политики современной транспортной отрасли РФ для обеспечения конкурентоспособности государства на международной арене, его социально-экономического роста и национальной безопасности с опорой на успешный зарубежный опыт, в частности, США, Сингапура, Японии, Китая, Германии. Выявлены перспективные направления использования беспилотных автотранспортных средств для улучшения качества жизни людей, развития предпринимательской деятельности, новых технологичных отраслей промышленности, освоения труднодоступных территорий с целью доставки полезных ископаемых, повышения инвестиционной привлекательности нашей страны и укрепления ее позиций на международной арене. В работе определены факторы, сдерживающие широкое применение высокоавтоматизированных транспортных средств на дорогах общего пользования в России, и пути их преодоления. Проанализирован режим «регулятивной песочницы» и попытки его законодательного закрепления в России и за рубежом.

Работа выполнена при финансовой поддержке РФФИ по договору № 19-29-06069\19.

Ключевые слова: высокоавтоматизированные транспортные средства; дороги общего пользования; режим «регулятивной песочницы»; современное состояние и перспективы; транспортная инфраструктура; законодательство.

© Irina Al. Grebenkina
— Candidate of law, associate professor of the department of Civil law and Procedure of M.M. Speransky Law faculty in the Institute of Law and National Security of RANEPA, senior lecturer of the department of Civil Law of the Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

©Svetlana Al. Grebenkina
— senior lecturer of the department of the Analysis of Risks and Economic Security of the Financial University under the Government of the Russian Federation

©Alla L. Blagodir
— Doctor of Law, professor of the department of Labour Law and Social Security Law at the Kutafin Moscow State Law University (MSAL)

The current status and development trends of the infocommunication transport infrastructure in the Russian Federation

Abstract. Despite the recognition of the importance of the digital transformation of transport infrastructure as the basis of life safety, social and economic development of the country, the technical, legal and financial regulations of the digitalization of the transport complex, a detailed assessment of the impact of digital transport technologies on social and economic processes in modern society remain completely unexplored. The new challenges of globalization, integration and digitalization of the global economy necessitate the permanent improvement of transport infrastructure, the growing demand for the development and use of highly automated vehicles in recent years. The current paper has estimated the current state of the infocommunication transport infrastructure in Russia based on the analysis of statistical data, has identified the advantages and key system-wide problems of the domestic transport industry. There have been determined the vectors of the Russian transport system development, the directions of the scientific and technical policy of the modern transport industry of the Russian Federation to ensure the competitiveness of the state in the international arena, to improve its socio-economic growth and national security, relying on successful foreign experience, in particular, of the USA, Singapore, Japan, China, Germany. There have been identified the promising areas of the use of unmanned vehicles to improve the quality of people's lifestyle, to develop entrepreneurship, new technologically advanced industries, and inaccessible territories with the aim to deliver minerals, to increase the investment attractiveness of our country and to strengthen its position in the international arena. The current paper has identified the factors hindering the widespread use of highly automated vehicles on public roads in Russia, and ways to overcome them. There has been analyzed the regime of the "regulatory sandbox" and attempts to legislatively consolidate it in Russia and abroad. This work was financed by the RFBR under an agreement No. 19-29-06069\19.

Keywords: highly automated vehicles; public roads; regime of "regulatory sandbox"; current status and trends; transport infrastructure; legislation.

Транспорт является одним из важнейших элементов социальной и производственной инфраструктуры, базовой системообразующей отраслью народного хозяйства в любом развитом правопорядке, в том числе в России.

В условиях мировой глобализации, интеграции и цифровизации общества своевременное и эффективное развитие транспортной инфраструктуры — одна из приоритетных задач любого современного

государства, обеспечивающая его конкурентоспособность и уважение на международной арене, социально-экономический рост и национальную безопасность.

Безопасные, качественные, инновационные транспортные услуги играют важную роль в эффективном развитии производства, бизнеса, социальной сферы, в реализации экономических связей внутри страны и за ее пределами.

Для дальнейшего развития отечественного государства, повышения конкурентоспособности российской экономики на мировой арене, обеспечения национальных интересов, увеличения объемов производства и улучшения уровня жизни населения важно формирование и реализация стратегических направлений развития транспортной инфраструктуры на основе оценки ее текущего состояния и проблем развития с учетом особенностей социально-экономического развития страны и правопорядка, а также с общемировыми трендами.

На сегодняшний день «российская транспортная система является одной из самых развитых в мире. По протяженности железных дорог страна находится на третьем месте в мире после США и Китая, автомобильных — на пятом. Роль транспортно-логистического комплекса в российской экономике весьма велика: в 2018 г. сектор обеспечил 7,0% валовой добавленной стоимости» [http://ac.gov.ru/files/publication/a/24196.pdf/ (дата обращения: 10 декабря 2019 г.)]. В настоящий момент в России есть все современные виды транспорта — трубопроводный, железнодорожный, водный, воздушный и автомобильный, и уровень ее транспортных коммуникаций соответствует в целом актуальным потребностям страны.

Анализ мировых тенденций развития транспорта свидетельствует о необходимости перманентного совершенствования транспортной инфраструктуры, об увеличивающемся в последние годы спросе на разработку и использование высокоавтоматизированных транспортных средств.

По данным Росстата, в России в 2018 г. протяженность автомобильных дорог общего пользования выросла на 21,6 тыс. км (на 1,4%) и составила 1 млн 529,4 тыс. км.

В 2019 г. более 500 км автомобильных дорог федерального значения построено и реконструировано. Завершены строительство и реконструкция 543,3 км автомобильных дорог федерального значения, в том числе 188,5 км автомобильных дорог федерального значения на условиях государственно-частного партнерства.

Что касается региональных дорог, то ранее сообщалось, что к концу 2019 г. в нормативное состояние приведено около 6,4 тыс. км. Из более чем 1,5 млн км общей протяженности дорог в России на федеральные трассы приходится только порядка 53 тыс. км. При этом почти 83% федеральных трасс на сегодня соответствуют нормативным требованиям

[https://trans.ru/news/v-2019-godu-budet-postroeno-i-rekonstruirovano-bolee-500-km-federalnih-trass/ (дата обращения: 15 декабря 2019 г.)].

Отрадно, что Москва с 2016 г. и по настоящее время стабильно находится на третьем месте среди мегаполисов мира по развитию транспортной инфраструктуры по данным исследований специалистов Московского государственного университета (МГУ) имени М. В. Ломоносова. Первое место занимает Токио (Япония), за ним разместился Лондон (Великобритания). Также в пятерку лидеров попали Нью-Йорк (США) и Сингапур (Сингапур), которые расположились на четвертой и пятой строчке рейтинга соответственно. Места с шестого по десятое заняли Шанхай, Санкт-Петербург, Гонконг, Стамбул и Мехико. Индекс рейтинга состоит из четырех категорий: качество и доступность транспортных услуг для населения, эффективность грузовой логистики, безопасность дорожного движения и воздействие транспорта на окружающую среду [https://www.msu.ru/science/main_themes/issledovanie-mgu-moskva-i-london-delyat-2-3-mesta-sredi-vedushchikh-megapolisov-mira-po-urovnyu-razv.html/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

Протяженность путей метрополитена в стране увеличилась за год с 541,8 км до 581,9 км в 2018 г. В связи с закрытием ряда маршрутов длина трамвайных и троллейбусных линий сократилась на 23,3 км и на 100,8 км соответственно. Длина железнодорожных путей в России увеличилась на 79,7 км и достигла 86,6 тыс. км. Протяженность магистральных нефтепроводов составила 53,4 тыс. км, сохранившись на уровне 2017 г. Также остались неизменными судоходные пути на территории страны — 101,5 тыс. км [https://regnum.ru/news/economy/2647639.html/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

В соответствии с представленными в постановлении Правительства РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Об утверждении государственной программы Российской Федерации “Развитие транспортной системы”« данными на 2018 г.:

- транспортоемкость экономики в 2018 г. составила 30,1 т-км на 1000 руб. внутреннего валового продукта;
- транспортная подвижность населения в 2018 г. составила 3,9 тыс. пасс.-км на одного жителя;
- экспорт транспортных услуг в 2018 г. составил 17,7 млрд долл. США;
- сокращение числа происшествий на транспорте составило в 2018 г. 97%;
- доля протяженности дорожной сети в 2018 г. составила 75%.

Если обратится к результатам исследования компании *Ernst&Young*, по итогам 2018 — начала 2019 г. позиции транспортной системы России в мире следующие:

- протяженность железнодорожных линий общего пользования — 3-е место в мире 86 тыс. км (Россия характеризуется высоким показателем средней дальности перевозок железнодорожным транспортом, так как

основные грузоотправители расположены в центре страны, а значительная доля грузовых потоков направлена на экспорт. В Индии и Китае этот показатель примерно в три раза ниже);

- протяженность автомобильных дорог — 5-е место в мире 1529 тыс. км (перевозки автомобильным транспортом в России, несмотря на значительную протяженность страны с запада на восток, выполняются в основном на небольшие расстояния. В России, США и Китае — сопоставимая доля автотранспорта в структуре объема перевезенных грузов (~60—75%), однако доля автомобильного транспорта в структуре грузооборота в России значительно ниже (около 5% против ~40% в США и ~34% в Китае));
- крупнейший порт по объему перевалки (Новороссийск) — 3-е место в Европе 155 млн т (несмотря на высокие темпы роста российской стивидорной отрасли, грузооборот российских морских портов далек от мировых лидеров. Объем перевалки грузов в портах США в три раза больше российских, а перевалка в портах Китая превышает российские показатели в 10 раз);
- протяженность внутренних водных путей — 2-е место в мире 101 тыс. км (в России водный транспорт (морской и речной) занимает небольшую долю в грузообороте (около 2%), в то время как в Китае он обеспечивает около половины грузооборота, а в США — порядка 10%) (https://www.ey.com/Publication/vwLUAssets/ey-transportation-services-2019-rus/$FILE/ey-transportation-services-2019-rus.pdf/ (дата обращения: 15 декабря 2019 г.)).

В январе—сентябре 2019 г. всеми видами транспорта осуществлена перевозка 8677,8 млн пассажиров, из них автомобильным (автобусным) транспортом — 7665,0 млн пассажиров, внутренним водным — 9,362 млн пассажиров, морским — 4,82 млн пассажиров, воздушным — 99,143 млн пассажиров, из него внутренние перевозки — 56,3 млн пассажиров, железнодорожным — 899,5 млн пассажиров, из него: пригородные (включая внутригородские) перевозки — 809,1 млн пассажиров [https://www.mintrans.ru/documents/7/10301/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

В январе—сентябре 2019 г. осуществлена перевозка всеми видами транспорта грузов в объеме 6097,6 млн т, в том числе железнодорожным — 957,6 млн т, автомобильным — 4182,5 млн т, морским — 14,361 млн т, внутренний водным — 85,31 млн т, воздушным — 0,8222 млн т, трубопроводным — 857,0 млн т (рис. 1, 2).

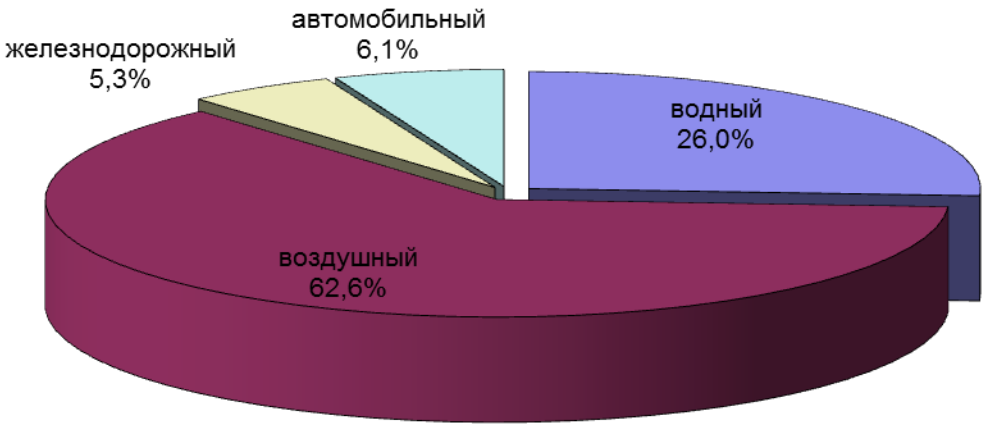


Рис. 1. **Структура экспорта российских транспортных услуг по видам транспорта в первом полугодии 2019 г.**

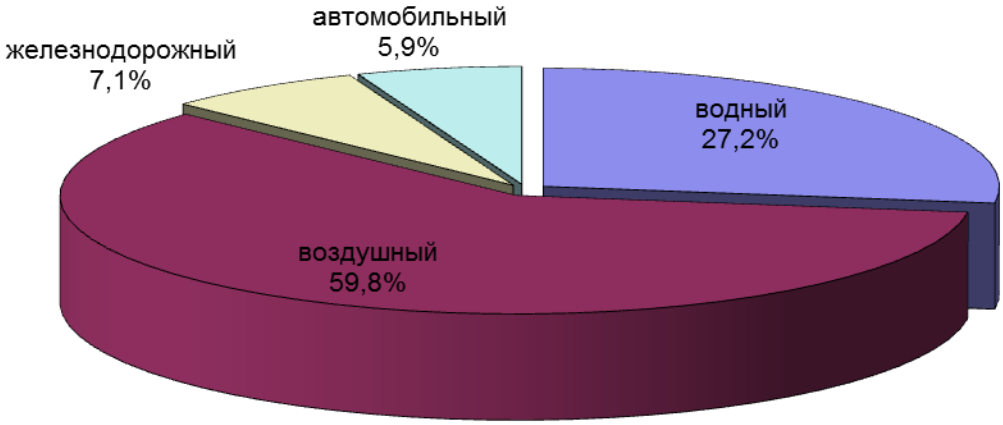


Рис. 2. **Структура импорта отечественных транспортных услуг по видам транспорта в первом полугодии 2019 г.**

В России уже довольно активно используются такие инновационные технологии, предоставляющие заказчику полную информацию о товаре, как:

• система GPS — автоматизированная глобальная спутниковая система, созданная для определения широты и долготы местонахождения транспортного средства;

• система ГЛОНАСС — это российская разработка, которая обеспечивает точное позиционирование объекта в пространстве с минимальной погрешностью и предназначена для оперативного навигационно-временного обеспечения неограниченного числа пользователей наземного, морского, воздушного и космического базирования [http://eraglonass.ru/sistema-glonass-chto-eto-i-kak-rabotaet/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)];

• система EspaceCat — информирует пользователя о параметрах перевозимых товаров и схемы их размещения в кузове транспортного средства, формируя эти сведения в виде трехмерных графиков [https://www.informio.ru/publications/id4027/Sovremennoe-sostojanie-

transportnoi-infrastruktury-i-problemy-razvitija-transportnoi-logistiki-v-RF/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

Позитивные изменения в транспортной отрасли наблюдаются в том числе благодаря реализации инновационных национальных проектов «Экология» и «Безопасные и качественные автомобильные дороги», осуществлению мероприятий комплексного плана модернизации и расширения магистральной инфраструктуры — федеральные проекты «Европа — Западный Китай», «Морские порты России», «Северный морской путь», «Железнодорожный транспорт и транзит», «Коммуникации между центрами экономического роста», Федеральный проект «Развитие региональных аэропортов и маршрутов», «Внутренние водные пути», «Развитие транспортной системы».

Однако остается еще немало неразрешенных проблем транспортной инфраструктуры в России, обратимся к ключевым из них.

1. Отсутствие эффективного правового регулирования.

2. Несбалансированность развития единой транспортной системы России. Указанная проблема включает в себя следующие важные составляющие:

- диспропорции в темпах и масштабах развития разных видов транспорта. Наиболее яркий пример — значительное отставание развития внутреннего водного транспорта, высокие темпы роста автомобилизации;
- недостаточное развитие существующей транспортной инфраструктуры, наиболее остро проявляющееся в несоответствии уровня развития автомобильных дорог уровню автомобилизации и спросу на автомобильные перевозки, в малом количестве региональных и местных аэропортов, а также в наличии многочисленных «узких мест» на транспортных направлениях и стыках отдельных видов транспорта;
- территориальная неравномерность развития транспортной инфраструктуры (в связи с тем что управление федеральными автомобильными дорогами осуществляет Росавтодор, дорогами регионального или межмуниципального значения — органы государственной власти субъекта РФ, автомобильными дорогами местного значения — органы местного самоуправления, единообразие в их управлении отсутствует. Кроме того, по этой же причине отличается размер финансирования организации дорожного движения, бюджеты различных регионов и муниципальных образований не равнозначны, что не позволяет обеспечить комплексное и устойчивое развитие сети автомобильных дорог страны [3]).

3. Недостаточный уровень доступности транспортных услуг и мобильности населения.

4. Недостаточно высокое качество транспортных услуг.

5. Низкий уровень экспорта транспортных услуг, в том числе использования транзитного потенциала.

6. Недостаточный уровень обеспечения транспортной безопасности.

7. Усиление негативного влияния транспорта на экологию [(https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

8. Аварийность на транспорте в России продолжает оставаться на высоком уровне (табл. 1) [https://www.mintrans.ru/documents/7/10301/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

Таблица 1

Число происшествий на транспорте и количество погибших и раненых в 2018—2019 г.

Показатели	Число происшествий, единиц		Число погибших, человек		Число раненых, человек	
	2018	2019	2018	2019	2018	2019
На железнодорожном транспорте общего пользования[1)]	5	13	1	2	—	—
На автомобильных дорогах и улицах, тыс.[2)]	121,1	116,9	13,1	11,7	155,2	151,2
На морском транспорте[1),3)]	45	32	1	11	—	2
На внутреннем водном транспорте[1)]	1	5	—	3	—	2
На воздушном транспорте[4)]	33	24	116	66	22	100
Примечания: 1) по данным Ространснадзора. По железнодорожному транспорту данные за январь—август; 2) по данным МВД России; 3) без учета аварийных случаев с рыбопромысловыми судами; 4) по данным Росавиации.						

В русле общемировых тенденций цифровизации экономики часть из вышеобозначенных проблем может быть решена посредством разработки и внедрения новых инновационных цифровых технологий на транспорте, в том числе использования высокоавтоматизированных транспортных систем на дорогах общего пользования.

Беспилотные транспортные средства уже появились и стали трендом в большинстве экономически развитых государств (Сингапур, США, Япония, Китай, Австралия, страны континентальной Европы, в первую очередь Нидерланды, Германия). Власти данных стран, осознавая все преимущества и угрозы самоуправляемых автомобилей, в настоящее время активно разрабатывают законодательство в сфере их применения. Задача нашего государства не отставать от передовых держав, развивать технологии и адаптировать под них законодательство, обеспечивающее

все преимущества интеллектуальных транспортных систем, законодательство, способное предотвратить новые угрозы безопасности на российских дорогах в связи с развитием современных технологий.

«Научно-техническая политика транспортной отрасли РФ предполагает развитие науки, инновационных технологий и системы подготовки кадров по всем указанным направлениям, в том числе:

— стимулирование разработки и внедрения инновационных технологий строительства, реконструкции и содержания транспортной инфраструктуры;

— создание эффективных моделей и систем прогнозирования и транспортного планирования на основе транспортно-экономического баланса;

— стимулирование разработки и внедрения инновационных транспортно-логистических технологий, технических средств и систем, обеспечивающих повышение доступности и качества грузовых и пассажирских перевозок;

— стимулирование разработки и внедрения инновационных интеллектуальных транспортных систем, обеспечивающих эффективное управление транспортными потоками и транспортными средствами, а также повышение качества транспортных услуг;

— развитие научных исследований в области повышения безопасности транспортной системы;

— реализация фундаментальных и прикладных научных исследований в области снижения негативного воздействия транспорта на окружающую среду и повышения энергоэффективности транспорта;

— сохранение и развитие отраслевых научных школ, а также кадрового потенциала отрасли, развитие отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров, в том числе в области безопасности и экологии» [https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/94460/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

Бесспорными преимуществами использования высокоавтоматизированных транспортных средств являются повышение показателей качества, доступности, скорости, безопасности и экологичности транспортных услуг.

Для обеспечения возможностей широкого применения беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования в масштабах всей России на федеральном, региональном и местном уровнях следует проработать следующие вопросы.

- Разработка соответствующей нормативно-правовой базы, регулирующей отношения по использованию беспилотных транспортных средств на дорогах общего пользования, соответствующих технических регламентов беспилотных транспортных средств, норм законодательства о правовом режиме беспилотных автомобилей, внесение поправок в нормы гражданского, страхового, уголовного, трудового

законодательства, законодательства социального обеспечения, законодательства о персональных данных, информации, информационных технологиях и защите информации [3].

- Проектирование и строительство адаптированных к беспилотникам дорог с соответствующей разметкой, формирующих единое цифровое транспортное пространство на всей территории нашего государства, включая федеральный, региональный и местный уровни. «В русле цифровизации транспортной отрасли был принят национальный проект по созданию безопасных и качественных автомобильных дорог, который стартовал в 2019 г.: он предусматривает до 2024 г. разместить на федеральных трассах 387 автоматизированных пунктов весогабаритного контроля (АПВГК) на федеральных трассах, такие же АПВГК — на дорогах 75 субъектов РФ, начать обеспечение движения беспилотных транспортных средств. В рамках проекта 80 участков федеральных трасс и 40 участков региональных дорог уже были оснащены элементами инженерно-технических систем, ориентированных на автоматизацию процессов управления дорожным движением. Также будет создан цифровой реестр новых и наилучших отраслевых технологий, материалов и решений, база данных необходимых для включения в проектно-сметную документацию конкретных конструкций, технологий, материалов. Планируется, что его формированием займется ФАУ “РОСДОРНИИ” при участии специалистов “Росавтодора” и ГК “Автодор”« [https://glavportal.com/materials/dorogi-i-transport-v-cifrovuyu-epohu/(дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].
- Создание эффективных средств обеспечения кибербезопасности при эксплуатации выскоавтоматизированных транспортных средств.
- Усовершенствование существующей и разработка новой информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечивающей беспилотные транспортные средства необходимыми сервисами и информацией.
- Увеличение количества зарядной инфраструктуры для дальнейшего развития электрификации выскоавтоматизированного транспорта.
- Развитие технологий беспроводной передачи данных для обеспечения максимально быстрого (мгновенного) обмена информацией высокоавтоматизированных автомобилей между собой и с объектами инфраструктуры.

«Согласно результатам исследования Национальной технологической инициативы “Автонет” 2019 г. среди плюсов беспилотных автомобилей 30% респондентов выделили безопасность беспилотников, 55% отметили возможность заниматься другим делом во время езды. К минусам 29% отнесли невозможность влияния на ситуацию, 16% — хакерский взлом и 51% — технический сбой. “Автонет” сообщает, что к 2030 г. объем рынка частных беспилотных машин в мире достигнет 60 млрд долл. При этом

доля России составит 5%. Оборот мирового автопрома будет расти за счет дополнительных сервисов в авто. Прогнозируется, что в 2040 г. в мире будет продано около 60 млн электромобилей, что составит 55% рынка легковых автомобилей. Причины роста: ужесточение требований к выбросам выхлопных газов, субсидирование приобретения электромобиля, дифференцированное налогообложение на основе экономии топлива или количества выбросов, привилегии (льготное пользование парковкой, платными дорогами, выделенными полосами) и стимулирование развития зарядной инфраструктуры (инвестиции, налоговые льготы)», — говорится в исследовании Национальной технологической инициативы.

Кроме того, к концу 2020 г. на российских дорогах будет уже более 6 млн легковых автомобилей с системой экстренного реагирования ЭРА-ГЛОНАСС и около 3 млн пользователей «умного страхования».

Ранее в «Яндексе» рассказали, что беспилотные авто могут появиться в Москве уже через 4—7 лет. По словам представителя компании, между городами запустят грузовики, управляемые автоматически, пассажиров будут перевозить беспилотные такси. Также появятся небольшие роботы-доставщики» [https://mir24.tv/news/16381580/60-rossiyan-gotovy-priobresti-bespilotnyi-avtomobil/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

Кроме того, на конец 2019 г. — начало 2020 г. всего 35 беспилотных автомобилей ездят по дорогам Москвы и Татарстана. В качестве эксперимента разрешена эксплуатация беспилотных автомобилей на дорогах Москвы и Татарстана при условии, что на водительском месте есть водитель, который сможет в случае чего взять управление на себя. В основном, эти беспилотники тестировались до недавнего времени в московском Сколково и татарстанском Иннополисе в качестве такси. Но сейчас парк машин увеличился, и их тестируют и на других дорогах этих регионов» [https://rg.ru/2019/11/02/reg-cfo/po-dorogam-moskvy-i-tatarstana-sejchas-ezdiat-35-bespilotnikov.html/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

К примеру, 10 декабря 2019 г. на полигоне в Подмосковье состоялся финал соревнований беспилотов *UpGreat* «Зимний город» 2019, организаторы — АО «РВК», Фонд «Сколково» и Агентство стратегических инициатив. Технологический барьер техконкурса *Up Great* «Зимний город» не был преодолен, но результаты финальных испытаний показали, что российские технологии имеют все перспективы для конкуренции на рынке беспилотников. Команда *StarLine* показала лучший результат в заездах — их беспилотник проехал 50 км за 2 часа 47 минут [https://bespilot.com/news/550-winter-city-2019/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

В России, как и в большинстве развитых правопорядков (США, Великобритания, Сингапур, Германия, Израиль, Япония и т.п.), применяется режим «регуляторной песочницы», в частности, тестовые

заезды беспилотных автомобилей проводятся на площадках Инновационных центров «Сколково» (Москва) и «Иннополиса» (Казань). В настоящий момент Минэкономразвития России разработан проект федерального закона «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации», в котором речь идет о так называемых «регулятивных песочницах», т.е. организациях и территориях, где применяются специальные методы нормативного правового регулирования производства, бизнеса и иных видов деятельности с целью стимулировать цифровые инновации. Законопроект определяет порядок инициирования, установления, реализации, мониторинга реализации и оценки результативности экспериментальных правовых режимов в сфере цифровых инноваций.

«Под цифровой инновацией в законопроекте понимается новое средство, поддерживающее использование цифровых процессов, ресурсов и сервисов, или новая система таких средств на основе технологий больших данных, нейротехнологий и искусственного интеллекта, системы распределенного реестра, квантовых технологий, новых производственных технологий, промышленного интернета, компонентов робототехники и сенсорики, технологий беспроводной связи, технологий виртуальной и дополненной реальностей, а также иных технологий, получивших отражение в правовых актах Российской Федерации в качестве технологий, относящихся к категории цифровых технологий или к сфере цифровой экономики, или новая форма использования такого существующего средства или такой существующей системы средств». Для установления экспериментального правового режима достаточно, чтобы уполномоченный орган (определяемый Правительством РФ федеральный орган исполнительной власти, наделенный функциями по установлению экспериментальных правовых режимов) утвердил программу экспериментального правового режима. Программа должна определять правовое регулирование экспериментального правового режима, порядок оценки результатов эксперимента, а также включать протоколы согласования с субъектами экспериментального правового режима. По итогам эксперимента уполномоченный орган принимает решение о целесообразности изменения общих правил нормативного правового регулирования [http://d-russia.ru/minekonomrazvitiya-razrabotalo-zakonoproekt-o-regulyativnyh-pesochnitsah.html/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

В России из-за сложной системы сертификации на дорогах тестируются всего 35 высокоавтоматизированных автомобилей, и часть из них ездит по территории Сколково. в США, например, сертифицировано 1,5 тыс. таких машин, в Китае — 400, а в России — всего 35 [https://er.ru/news/186885/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

Важно учитывать невозможность внедрения новых технологий без тестирования, апробации в условиях, максимально приближенных к

реальным. При этом проведение подобных экспериментов нередко не согласуется с нормами действующего законодательства и приводит к неблагоприятным правовым последствиям. Следовательно, отечественная правовая система в эпоху цифровизации нуждается в скорейшем принятии вышеуказанного законопроекта, устанавливающего эффективное правовое регулирование экспериментального правового режима беспилотных автотранспортных средств.

Для сравнения, в деловом центре Сингапура уже с 2016 г. ездят первые в мире беспилотные такси, а «в феврале 2017 г. в Сингапуре были приняты Правила движения для автономных моторизованных транспортных средств (*AV Rules*), в которых определяется правовой режим перспективных технологий автономных автотранспортных средств, а также порядок испытаний автономного транспорта. Правила были оформлены и приняты в качестве отдельной статьи, добавленной в национальный Закон о дорожном движении поправками от 2017 г. Статья 276 “Правила дорожного движения (автономные моторизованные транспортные средства)” вступила в силу 24 августа 2017 года» [https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S464-2017?DocDate=20170823&ValidDate=20170824&ProvIds=legis#legis/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)]. «При этом Правила не применяются к автономным автотранспортным средствам, для которых лицензия специального назначения была выдана до 24 августа 2017 года. Правила AV и более общие законодательные нормы дают Управлению возможность эффективно управлять внедрением режима “регуляторной песочницы” для испытаний автономного автотранспорта. При этом в рамках общих положений Правил за LTA закрепляется возможность согласовывать дополнительные индивидуальные условия для выдачи специальных лицензий компаниям — участникам испытаний AV, а также устанавливать границы территорий и зон, в которых осуществляется эксплуатация автономного транспорта в испытательном режиме» [https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S464-2017?DocDate=20170823&ValidDate=20170824&ProvIds=legis#legis/ (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

«Правилами (а также иными статьями Закона о дорожном движении) устанавливается всеобъемлющий перечень требований и условий допуска к заявителям, желающим принять участие в испытаниях автономных транспортных средств. В частности, Правила AV требуют от заявителя получить разрешение на проведение испытаний автономных транспортных средств, или использование автономного транспортного средства на любых объектах общественной транспортной инфраструктуры в Управлении по наземному транспорту Сингапура (LTA). Основные положения Правил касаются внедрения и регулирования испытательного режима для автономных автотранспортных средств, порядка участия в таком режиме и требований к заявителям, желающим

принять участие в испытаниях автономного автотранспорта. Заявки на проведение испытаний автоматизированных транспортных средств или автономного автотранспортного средства на любой дороге направляются Управлению по наземному транспорту (LTA). Такая заявка должна:

1) быть оформлена в соответствии с требованиями и перечнем информации (формой заявки), устанавливаемыми LTA.

2) сопровождаться всей имеющейся информацией, которую Управление может затребовать для принятия решения по заявке, включая любое из следующего:

— цели судебного разбирательства и краткое описание того, как предлагается проведение судебного разбирательства;

— тип или типы автономных автотранспортных средств, или автоматизированные технологии транспортных средств, которые будут задействованы в испытаниях;

— количество каждого типа автономного автотранспортного средства и сведения о каждом транспортном средстве, которое будет задействовано в испытаниях;

— автономная система, которая будет использоваться в каждом автономном транспорте, который будет использоваться в испытаниях;

— если автономное транспортное средство подверглось конструктивным и/или иным изменениям для прохождения испытаний, необходимо указать характер изменений;

— любые подтверждающие документы, касающиеся любого автономного транспортного средства или иной автономной системы, которая будет испытываться, с обоснованием того, что данное транспортное средство или автономная система безопасны для использования предполагаемым образом в ходе испытаний.

В обязанности владельца автономным транспортным средством входит обслуживание автономного автомобиля, запись и хранение данных регистратора и других систем сбора данных автономного автомобиля, ведение учета, уведомление регулятора о дорожных инцидентах и ДТП во время испытаний. Также органы власти требуют периодически проводить техническое тестирование автономных транспортных средств, допущенных до участия в «полевых» испытаниях.

В дополнение к Закону о дорожном движении и AV-правилам испытания и иное использование автономного автотранспорта могут ограничиваться (не допускаться) на определенных территориях и в определенных районах в соответствии с другими законами, такими как Закон об охране инфраструктуры (который был принят в конце 2017 г., но еще не вступил в силу) и Закон об охраняемых территориях и охраняемых местах» [https://sso.agc.gov.sg/SL/RTA1961-S464-2017?DocDate=20170823 (дата обращения: 20 декабря 2019 г.)].

Исследование положительного зарубежного опыта совершенствования законодательства и апробации на дорогах общего пользования

высокоавтоматизированных транспортных средств с учетом анализа особенностей современного российского правопорядка, а также потребностей общества и экономики позволит успешно, с минимальными рисками ответить новым вызовам глобальной цифровизации, включая цифровизацию транспортной отрасли, и извлечь из этого максимум выгоды.

Литература

1. Бубновская, Т. А. Гражданско-правовая ответственность при использовании беспилотных автомобилей // Транспортное право. — 2019. — № 3. — С. 6—9.
2. Коробеев, А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex russica. — 2019. — № 2. — С. 9—28.
3. Лукашевич, С. В. Беспилотное транспортное средство: смена парадигмы как следствие цифровизации экономики // Транспортное право. — 2019. — № 3. — С. 3—5.
4. Незнамов, А. В. Робот не виноват! Взгляд из России и США на проблему ответственности за вред, причиненный роботами / А. В. Незнамов, Б. У. Смит // Закон. — 2019. — № 5. — С. 135—156.

References

1. Bubnovskaya, T. A. Grazhdansko-pravovaya otvetstvennost' pri ispol'zovanii bespilotnykh avtomobiley [Civil liability when using unmanned vehicles] // Transportnoye pravo. — 2019. — № 3. — S. 6—9.
2. Korobeyev, A. I. Bespilotnyye transportnyye sredstva: novyye vyzovy obshchestvennoy bezopasnosti [Unmanned vehicles: new challenges to public safety] / A. I. Korobeyev, A. I. Chuchayev // Lex russica. — 2019. — № 2. — S. 9—28.
3. Lukashevich, S. V. Bespilotnoye transportnoye sredstvo: smena paradigmy kak sledstviye tsifrovizatsii ekonomiki [Unmanned vehicle: a paradigm shift as a result of the digitalization of the economy] // Transportnoye pravo. — 2019. — № 3. — S. 3—5.
4. Neznamov, A. V. Robot ne vinovat! Vzglyad iz Rossii i SSHA na problemu otvetstvennosti za vred, prichinennyy robotami [The robot is not to blame! A look from Russia and the United States on the problem of liability for damage caused by robots] / A. V. Neznamov, B. U. Smit // Zakon. — 2019. — № 5. — S. 135—156.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463:656.2

© Смирнова Вера Владимировна
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
veryvera@list.ru

© Правкин Сергей Алексеевич
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Pravkin@bk.ru

Проблемы нормативно-правового обеспечения автономного (беспилотного) железнодорожного транспорта

Аннотация. В статье рассматриваются правовые аспекты регулирования автономного железнодорожного транспорта в Российской Федерации. Частично или полностью автономный (беспилотный) железнодорожный транспорт функционирует во многих странах, в том числе и Российской Федерации. Использование беспилотных поездов позволит увеличить провозную емкость, гарантии безопасности перевозок, эффективнее использовать энергию, уменьшить простои составов, улучшить четкость и своевременность процесса транспортировки, так как человеческий фактор отсутствует. Технологии в этой области стремительно развиваются. В беспилотном направлении значительно продвинулись технологии, используемые на линиях метрополитена. Поэтому в настоящее время возникла необходимость в правовом регулировании как автономного (беспилотного) транспорта в целом, так и конкретных видов такого транспорта. Авторами проведен анализ законодательства России и зарубежных стран, регулирующего беспилотный транспорт. Особое внимание уделено железнодорожному транспорту. Отмечается, что в России и за рубежом отсутствует должное

правовое регулирование автономного (беспилотного) железнодорожного транспорта. Автоматизация железнодорожного транспорта требует проведения комплексных мер для обеспечения безопасности осуществляемых перевозок. Делается вывод, о необходимости устранения пробелов в отечественном законодательстве путем принятия нового закона и внесения изменений и дополнений в существующее законодательство.

Ключевые слова: автономный транспорт; метрополитен; железнодорожные перевозки; беспилотники; автоматизация; технологии.

© Vera V. Smirnova
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of Administrative Law, Ecological Law, Information Law of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Sergey A. Pravkin
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of Administrative Law, Ecological Law, Information Law of the Law Institute of the Russian University of Transport

Problems of regulatory support of autonomous (unmanned) railway transport

Abstract. The current paper has considered the legal regulation of autonomous railway transport in the Russian Federation. Partially or fully autonomous (unmanned) railway transport operates in many countries, including the Russian Federation. The use of unmanned trains will improve carrying capacity, guarantee the transportation security, use energy more efficiently, reduce delays, improve the clarity and promptness of the transportation, since there is no human factor. The technologies in this area are developing rapidly. In the unmanned transport sector, the technologies used on the metro lines have advanced significantly. Therefore, at present, there is a necessity in legal regulation of both autonomous (unmanned) transport in general, and specific types of such transport. The authors have analyzed the Russian legislation and foreign countries, regulating unmanned vehicles. Particular attention has been paid to railway transport. It has been noted that in Russia and abroad there is no proper legal regulation of autonomous (unmanned) railway transport. Automation of railway transportation requires comprehensive measures to ensure the transportation safety. There has been concluded that it is essential to eliminate gaps in domestic legislation by adopting a new law and introducing amendments and additions to the existing legislation.

Keywords: autonomous transport; metro; railway transportation; unmanned transport means; automation; technology.

Распоряжением Правительства РФ от 19 марта 2019 г. № 466-р утверждена Долгосрочная программа развития открытого акционерного общества «Российские железные дороги» до 2025 года. Программой, в частности, предусматривается переход на «цифровую железную дорогу». Программа разработана с учетом Послания Президента РФ Федеральному Собранию и Указа Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года».

В настоящее время ОАО «РЖД» активно внедряет и реализует проект «Цифровая железная дорога», который включает комплекс технологий, направленных на повышение качества услуг в области пассажирских и грузовых перевозок [3, стр. 167]. В рамках проекта уделяется большое внимание опции автоматического управления, обеспечивающей ведение поезда без участия машиниста.

В современном мире происходит активное развитие беспилотного железнодорожного транспорта. В том числе развитие данных технологий происходит и в России. На данном этапе времени становится понятным, что цифровизация является глобальным процессом, который жизненно необходим для функционирования системы российского железнодорожного транспорта для ввода в эксплуатацию беспилотных электропоездов.

В настоящее время беспилотники курсируют в 20 странах. Однако первое появление беспилотного железнодорожного транспорта произошло гораздо ранее, еще в 1940-х гг. прошло испытание таких поездов, и затем в Сан-Франциско в 1960-х гг. появляются первые образцы пригородных беспилотных поездов.

Устройство «Автомашинист» было разработано и в Советском Союзе для помощи машинисту для точности остановки и выполнения графика. В 1958 г. под Москвой прошли первые испытания поезда с автоматическим устройством с хорошим результатом. Система роспуска вагонов с автоматическим управлением горочным локомотивом была в 2015 г. в сортировке станции Лужская (порт Усть-Луга, Ленинградская область).

Значительно в беспилотном направлении продвинулись технологии, используемые на линиях метрополитена, это связано с наличием закрытой от посторонних инфраструктуры и отсутствием иных участников движения. В японском Кобе уже в 1981 г. заработала первая в мире полностью автоматическая линия метро. По данным Международного союза общественного транспорта (*UITP*), на сегодняшний день действую 64 подобные линии метро в 42 странах мира, общая протяженность, которых составляет 1026 км — около 7% общей

длины мирового метро [URL: http://trainandbrain.ru/foreignexperience/nothingextra]. Беспилотная линия метро существует во Франции. Французской компанией «*Alstom*» в Австралии запущена ветка метро, составляющая 36 км. Полностью автоматизированные поезда курсируют в метро Бразилии, Канады, Испании, Австрии, Германии, Италии и других стран. Индийская транспортная отрасль поставила перед собой задачу о внедрении беспилотных составов на существующие железные дороги.

В России система частичного автоматического ведения поезда внедрена в Санкт-Петербургском и Казанском метрополитенах. В 2016 г. в Московском метрополитене на кольцевой линии начал курсировать поезд на автопилоте, однако отсутствие машиниста в поезде не предполагалось. Основное управление поездом осуществляется машинистом. Метрополитена с полным беспилотным управлением пока нет, но это вопрос времени.

В Париже, например, автоматически управляемые поезда курсируют между аэропортом Орли и станцией экспресс-метро «Антони». В столице Японии на кольцевой линии городских электропоездов провели тестирование системы полностью автоматического управления. Автоматика движения и интеллектуальное позиционирование позволили в 2016 г. обеспечить среднегодовую задержку на уровне 30,2 секунды, выводя страну на первое место по скорости передвижения поездов. Предположительно к 2027 г. четверть городских поездов будет автоматизирована [URL: https://regnum.ru/news/it/2548882.html]. Внедрением систем беспилотного управления активно занимается Китай. Беспилотная монорельсовая транзитная система собственной разработки в 2018 г. бы была протестирована в Нинся-Хуэйском автономном районе на северо-западе Китая. Там же запланирован в 2020 г. запуск высокоскоростного беспилотного поезда. «Проектная скорость составляет 350 км/ч, тогда как общий пробег поезда — более 186 тыс. км. Система управления позволит поезду самостоятельно ездить по маршруту, курсировать между станциями по расписанию, а также открывать и закрывать двери» [URL: https://runews24.ru/technology/03/01/2019/9cb95a6a8b714a722b5d36f7ebd53d4a?].

Если говорить о России, то в целом МЦК (Московское центральное кольцо), обозначенное на схемах метро 14-й линией и интегрированное с метрополитеном (на самом деле в отношении МЦК уместно употреблять термин «городская электричка»), готово к внедрению беспилотного движения. Проходят тестирование беспилотные скоростные электропоезда «Ласточка». Планируется, что с 2021 г. все составы (а это 51 электропоезд) начнут курсировать в автоматическом режиме. Управление данным беспилотным электропоездом возможно как из кабины, так и из центра управления перевозками, который будет принимать решения при

возникновении нештатных ситуаций, «машинист-оператор может при необходимости перевести поезд из режима автоматического управления в режим дистанционного и непосредственно вести состав» [1]. Поезда в беспилотном режиме будут следовать установленному графику. В случае обнаружения на пути препятствия будет происходить автоматическое торможение.

Изучением и внедрением беспилотного транспорта для качественного улучшения логистики занимаются Япония, США и Россия.

Исходя из вышеизложенного, можно с уверенностью сказать, что беспилотная революция на железнодорожном транспорте уже свершилась. Разработка систем беспилотных поездов сейчас идет на различных объектах инфраструктуры. В недалеком будущем в России такие поезда могут сначала пойти по железным дорогам с большим объемом перевозок и малым интервалом следования между пассажирскими поездами [1].

Цифровизация является глобальным процессом, который жизненно необходим для системы железнодорожного транспорта. Она предоставляет огромный потенциал для повышения привлекательности услуг пассажирам и грузовладельцам, но пользуясь такой современной моделью, нельзя забывать, прежде всего, о безопасности пользователей услугами. Кроме того, чтобы новые высокотехнологичные поезда вышли на маршруты, нужно подготовить не только дорожную инфраструктуру, обеспечить повышенный уровень безопасности и надежности, но и страховую и законодательную базу.

Наибольшее внимание правовым вопросам в мире уделяется беспилотному автомобильному транспорту (США, Германия). В скандинавских странах к 2017 г. было принято законодательство, дающее разрешение на тестирование беспилотного транспорта. Европа же в целом пока тоже далека от полноценного правового регулирования. Из стран Азии лидирует Сингапур, где также разрешено тестирование всех видов таких транспортных средств.

В России только в конце 2018 г. принято постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств».

Должное правовое регулирование автономного железнодорожного транспорта практически отсутствует, как в России, так и во всем мире.

В 2014 г. утвержден стандарт Международной электротехнической комиссии IEC 62290-2(2014), в котором определены степени автоматизации, а также функции для реализации беспилотной системы управления. Он предусматривает несколько степеней автоматизации: от нулевой степени, где за непосредственное управление движением поезда отвечает машинист, до четвертой, где управление движением поезда осуществляется полностью в автоматическом режиме:

0 — за управление и безопасность движения полностью отвечает машинист;

1 — на поезде установлено бортовое устройство безопасности, не допускающее превышение скорости и проследование запрещающего показания сигнала. За непосредственное управление движением поезда отвечает машинист;

2 — на борту дополнительно появляется система автоведения, отвечающая за управление движением поезда. Машинист включает систему автоведения, наблюдает за свободностью пути, открытием/закрытием дверей, производит действия в случаях возникновения нештатных ситуаций;

3 — машинист на борту отсутствует. Из персонала в поезде присутствует только проводник, отвечающий за открытие/закрытие дверей и действия в случае возникновения нештатных ситуаций. Все остальные функции по управлению движением выполняет автоматическая бортовая система;

4 — персонал на борту отсутствует, управление движением поезда осуществляется полностью в автоматическом режиме.

В России необходимо ускорить процесс создания нормативно-правовой базы, как для всех беспилотных транспортных средств, так и конкретно для железнодорожного транспорта.

Необходимо на законодательном уровне закрепить понятие беспилотного транспортного средства, которое на сегодняшний день отсутствует. В проекте постановления Правительства РФ «Об утверждении концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования», подготовленном Минпромторгом России, беспилотным транспортным средством предлагалось считать высоко- или полностью автоматизированное транспортное средство, функционирующее без вмешательства человека (в беспилотном режиме).

Необходимо разработать новые стандарты, технические регламенты, правила для автономного транспорта с учетом внедрения новых технологий.

Ключевым вопросом остается проблема в правовом регулировании гражданской, административной и уголовной ответственности. Окончательно не разрешен вопрос в отношении субъекта ответственности. Им должен являться разработчик автоматизированной системы, производитель или тот, кто эксплуатирует данную систему. С правовой точки зрения выступает вопрос об ответственности, например, при возникновении сбоев в работе, при не качественном предоставлении услуг. Ответственность будет нести разработчик, производитель либо иная организация (ОАО «РЖД).

Если обратится к мировому опыту, то в Резолюции Европарламента от 16 февраля 2017 г. 2015/2013(INL) P8_TA-PROV(2017)0051 можно увидеть,

какие рекомендации приведены для Европейской комиссии по правовой ответственности относительно норм гражданского права о робототехнике и искусственному интеллекту. В ней отмечается, что при разработке нормативных правовых актов ни в коем случае не должны: во-первых, ограничивать виды и объем ущерба, который может быть компенсирован (по крайней мере, если речь не идет о причинении вреда только имуществу); во-вторых, ограничивать формы компенсации, которая может быть получена пострадавшей стороной, только на том основании, что вред не был причинен человеком. Любое решение относительно проблемы ответственности, действующей в отношении робототехники и искусственного интеллекта, должно приниматься на основании глобального исследования и существующих разработок в сфере робототехники и нейронауки. При этом ученые и эксперты должны иметь возможность заранее оценить все риски и последствия принятого решения.

Как справедливо было замечено А. И. Коробеевым и А. И. Чучаевым, «уголовно-правовой запрет… в сфере обеспечения безопасности транспортной деятельности …должен быть сформулирован в виде единой, универсальной нормы, распространяющей свое действие на все виды беспилотных транспортных средств…. Поскольку диспозиция нормы (*de lega ferenda*) с неизбежностью будет носить бланкетный характер, предлагается состав преступления сконструировать по типу материального, взяв за основу те признаки объективной стороны (речь идет о последствиях), которые фигурируют в ч. 1—3 ст. 263 УК РФ» [2, стр. 25].

Не решен вопрос об уголовной ответственности за вмешательство в функционирование автономного транспорта с внешней стороны по причине отсутствия данных норм в отечественном уголовном праве. Любое устройство могут попытаться взломать, исказить и захватить под свой контроль. Система защиты должна исходить не только от компании «РЖД», но и от структуры службы безопасности страны. Данная проблема должна быть четко прописана с законодательной стороны.

Нельзя не согласиться с авторами, предлагающими вслед за постановлением Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 разработать и принять соответствующий Федеральный закон «О регулировании использования транспортных средств, оборудованных системой автоматического управления, на территории Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» [4, стр. 123]. Принятие подобного федерального закона целесообразно, по крайней мере, по двум обстоятельствам: во-первых, он устранит пробельность в регулировании эксплуатации беспилотных транспортных средств; во-вторых, появится дополнительная гарантия безопасности личности.

Развитие автоматизации на железнодорожном транспорте требует комплексных мер по обеспечению безопасности. От действий автопилота будут зависеть не только сохранность груза, но и жизни пассажиров.

Надо сделать все, чтобы железные дороги, являясь старейшим массовым видом транспорта, по-прежнему оставались примером непрерывного инновационного развития и сохраняли высокие стандарты безопасности и экологичности. Все это возможно при грамотной реализации проекта, с учетом соответствующего правового регулирования, тотальном контроле и увеличении специалистов в этой сфере.

Литература

1. Гайва, Е. Беспилотные «Ласточки» запустят на Московском центральном кольце в 2021 году // Российская газета. — 2019. — № 192 (7950).
2. Коробеев, А. И. Беспилотные транспортные средства: новые вызовы общественной безопасности / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Lex Russica. — 2019. — № 2 (147). — С. 9—28.
3. Машинова, А. С. Правовые аспекты внедрения цифровой железной дороги в экономическую систему Российской Федерации // Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности: Сборник научных трудов XIV Международной конференции и XII Международного конкурса научных и научно-методических работ. — Москва : Экон-Информ, 2019.
4. Чучаев, А. И. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортным средством: состояние и перспективы / А. И. Чучаев, С. В. Маликов // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 6 (103). — С. 117—124.

References

1. Gayva, Ye. Bespilotnyye «Lastochki» zapustyat na Moskovskom tsentral'nom kol'tse v 2021 godu [Unmanned “Swallows” will be launched on the Moscow Central Ring in 2021]// Rossiyskaya gazeta. — 2019. — № 192 (7950).
2. Korobeyev, A. I. Bespilotnyye transportnyye sredstva: novyye vyzovy obshchestvennoy bezopasnosti [Unmanned vehicles: new challenges to public safety] / A. I. Korobeyev, A. I. Chuchayev // Lex Russica. — 2019. — № 2 (147). — S. 9—28.
3. Mashinova, A. S. Pravovyye aspekty vnedreniya tsifrovoy zheleznoy dorogi v ekonomicheskuyu sistemu Rossiyskoy Federatsii [Legal aspects of the introduction of the digital railway into the economic system of the Russian Federation] // Sovremennyye informatsionnyye tekhnologii v obrazovanii, nauke i promyshlennosti: Sbornik nauchnykh trudov XIV Mezhdunarodnoy konferentsii i XII Mezhdunarodnogo konkursa nauchnykh i nauchno-metodicheskikh rabot. — Moskva : Ekon-Inform, 2019.
4. Chuchayev, A. I. Otvetstvennost' za prichineniye ushcherba vysokoavtomatizirovannym transportnym sredstvom: sostoyaniye i perspektivy [Responsibility for causing damage to a highly automated vehicle: condition and prospects] / A. I. Chuchayev, S. V. Malikov // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2019. — № 6 (103). — S. 117—124.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656:005.932

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

© Мисак Альбина Юрьевна
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Обеспечение безопасности эксплуатации транспорта в условиях цифровизации

Аннотация. Быстрое развитие современных технологий, основанных на использовании распределенного реестра и других информационных инноваций, привело к появлению принципиально иной системы экономических отношений, называемой «цифровой». Одним из ключевых направлений деятельности Российской Федерации на среднесрочную перспективу является развитие цифровой экономики. На современном этапе цифровизация служит основным фактором развития транспортной инфраструктуры и сферы транспортных услуг. Вопрос модернизации транспортной сферы занимает серьезные позиции во многих зарубежных стратегиях развития цифровой экономики. Для процветания цифровой экономики необходимы единообразные правовые положения, и в то же время этот единый свод законов не должен препятствовать распространению инноваций и прогресса в цифровой экономике. В статье рассматриваются вопросы, связанные с изменением транспортных услуг при переходе к цифровой экономике. Транспортная система играет огромную роль в развитии любого государства, при появлении новых технологий транспортные услуги все более смещаются в область цифрового рынка, становясь неотъемлемой частью цифровой экономики. Что касается вопроса обеспечения безопасности железнодорожного транспорта в условиях нового «цифрового» регулирования, то железнодорожная инфраструктура, безусловно, является критически важной инфраструктурой, в связи с чем различные сбои и отказы

потенциально могут привести не только к нарушению жизнедеятельности на одном из видов существующего транспорта — железнодорожного, но и к нарушению жизнедеятельности целого государства, а возможно, и нескольких стран одновременно. В результате исследования сделан вывод, что одна из ключевых проблем заключается в том, что технологии развиваются быстрыми темпами, а законодательство находится под угрозой отставания.

Ключевые слова: цифровая экономика; транспортная отрасль; правовое регулирование; транспортные услуги; современные технологии.

© Ekaterina Iv. Kobzeva
— Candidate of Law, associate professor of the department
of Theory of Law and Natural Resource Law of the Law Institute,
Russian University of Transport

© Albina Yu. Misak
— post-graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Ensuring transportation safety in the context of digitalization

Abstract. The rapid development of modern technologies based on the use of a distributed list and other information innovations has resulted in the emergence of a fundamentally different system of economic relations, called “digital”. One of the key areas of the Russian Federation activity is the development of the digital economy. Currently digitalization is the main factor in the development of transport infrastructure and the transport services sector. The issue of transport modernization occupies a serious position in many foreign strategies for the development of the digital economy. A prosperous digital economy requires uniform legal provisions, and at the same time, this unified set of laws should not hamper the spread of innovation and progress in the digital economy. The current paper has considered the issues related to changes in transport services in going to a digital economy. The transportation system plays a huge role in the development of any state. Due to new technologies transport services are increasingly shifting to the digital market, becoming an integral part of the digital economy. As for the ensuring the railway transport safety in the context of the new “digital” regulation, the railway infrastructure is a critical infrastructure, and therefore various failures can potentially result in both disruption of railway transport, and in disruption of the life of one country, and possibly of several countries at the same time. As a result of the study, there has been concluded that one of the key concerns is

that technology is developing rapidly, but the relevant legislation is of a risk to lag behind.

Keywords: digital economy; transport industry; legal regulation; transport services; modern technologies.

В настоящее время цифровизация является своего рода современным трендом в развитии экономики и общества, фактически основным фактором развития и возможностей во многих отраслях и секторах, в том числе транспортной инфраструктуры и сферы транспортных услуг. Рассматривая предпосылки цифровизации на сегодняшний день в Российской Федерации, можно выделить следующие предпосылки:

— глобализация экономики, которая приводит к стиранию четких границ национальных экономик;

— создание и функционирование новых экономических зон и как следствие единого экономического пространства;

— понимание необходимости цифровой трансформации как условия выживания в цифровом пространстве мировой экономики.

В процессе перехода различных отраслей экономики в цифровое пространство возникает множество проблем, в том числе связанных с правовым регулированием в новых условиях и с обеспечением безопасности.

Компании и организации, извлекающие выгоду из единого цифрового рынка транспортных услуг, должны нести бремя новых финансово-правовых норм для соблюдения и реализации на внутреннем уровне. Это будет означать дополнительные расходы, поскольку финансовые службы должны справляться с накладными расходами при соблюдении все более строгих требований к законодательной отчетности. В конечном итоге это может быть очень дорогостоящим процессом для цифровой экономики. Таким образом, чтобы стимулировать рост, необходимо найти баланс между регулированием и мерами развития транспортной сферы в условиях цифровой экономики.

Дело в том, что для процветания цифровой экономики необходимы единообразные правовые положения, и в то же время этот единый свод законов не должен препятствовать распространению инноваций и прогресса в цифровой экономике.

Uber — онлайн-платформа, используемая для оказания транспортных услуг, которые основаны на так называемом принципе одноранговой связи (P2P): бизнес ведется непосредственно между пользователями платформы. *Uber* и аналогичные компании получают выгоду от особенно низких барьеров входа и выхода для поставщиков услуг и клиентов. Их деятельность вызывает опасения не только у традиционных участников рынка, но даже у потребителей и защитников конфиденциальности, которые высказывают и критикуют методы, например, то, как они

обрабатывают личную информацию, такую как данные о местоположении, через *GPS*.

В сфере антимонопольного регулирования, в борьбе за выживание и долю рынка традиционные игроки требуют большего регулирования. Рост «цифровых новичков» частично основан на нематериальных активах, и они быстро достигают более высокой рыночной стоимости, чем их традиционные конкуренты.

С точки зрения налогообложения и страхования, такие платформы, как *Uber* и *Airbnb*, не должны играть по тем же правилам, что и их аналоговые конкуренты. Тем не менее «цифровые новички» все чаще сталкиваются с проблемами регулирования, которые могут привести к исчезновению или трансформации этих платформ.

Таким образом, необходимо, чтобы нормативные акты обеспечивали равную поддержку как аналоговым, так и цифровым конкурентам, одновременно эффективно защищая потребителей и их данные.

Для решения данной проблемы самой основополагающей задачей права как науки является разработка модели финансово-правового регулирования цифровых технологий, которая позволяет обеспечить баланс между сохранением фундаментальных социальных и правовых ценностей и беспрепятственным развитием новых технологий, направленных на совершенствование качества жизни людей. Кроме того, оцифровка и распространение новых технологий в сфере транспортных услуг сами по себе становятся новой проблемой для развития финансового права на современном этапе, что требует всестороннего теоретического изучения и обоснования. Транспортная система играет огромную роль в развитии любого государства, при появлении новых технологий транспортные услуги все более смещаются в область цифрового рынка, становясь неотъемлемой частью цифровой экономики.

Проблема финансово-правового регулирования транспортных услуг в условиях цифровизации заключается в том, что транспортные услуги, которые основаны на использовании цифровых платформ (Uber, Yandex и т.п.), не могут регулироваться только на национальном уровне, потому что для такого рода логистических сервисов и транспортных компаний практически не существует границ выхода на рынок любой страны мира.

Главный вопрос заключается в том, будет ли новое финансово-правовое регулирование реакционным и возникнет только после того, как претенденты покорили рынок, или же регулирование в будущем может быть более гибким (например, посредством более быстрых процедур регулирования или в соответствии с общим законодательством, которое запрещает конкретные модели платформ, которые приводят к искажениям рынка).

Вполне возможно, что законодательный процесс для всех вопросов, относящихся к цифровой области, будет сокращен и упрощен (см., к примеру, законодательную инициативу Европейского Союза *Digital*

Economy Act 2017 [URL: http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2017/30/contents/enacted]). Например, такие транспортные компании, как *Uber*, могут быть ограничены задолго до того, как они станут вопросом для крупных инвесторов и традиционных игроков рынка [1—4].

Правила, регулирующие транспортные услуги для пассажиров через цифровые платформы, являются предметом дискуссий во многих юрисдикциях, особенно в тех, где такие гиганты, как *Uber*, начинают (или пытаются начать) действовать посредством одного или нескольких видов деятельности, предусмотренных его бизнес-моделью. Двумя основными услугами, предоставляемыми *Uber*, являются *UberPop* (при этом пользователи платят процент за пользование сервисом, а не водители, у которых нет профессиональных лицензий на такси) и *UberBlack* (где приложение связывает потребителей с частными лицензированными профессионалами, предоставляя услуги водителей по аренде автомобилей). Хорошо известно, что, несмотря на различия между заинтересованными странами, общая и сильная реакция водителей аналоговых (традиционных) такси против *Uber* (и подобных платформ, таких как *Lyft*) уже отмечается во многих исследованиях [5].

Индустрия транспортных услуг в развитых странах мира является одной из наиболее жестко регулируемых с финансово-правовой точки зрения, с некоторыми различиями, а именно в формах финансово-правового регулирования количества, качества, поведения на рынке (в том числе финансового и ценового регулирования), которые подразумевают, что регулирующий орган или местные органы власти устанавливают максимальное количество операторов, имеющих право предоставлять услуги гражданских транспортных перевозок, в дополнение к требованиям лицензирования и производительности для водителей и компаний такси (нацеленных на обеспечение стандартов безопасности для водителей и транспортных средств) и стандартов финансовой ответственности (например, обязательное страхование) [https://www.ftc.gov/ system/files/documents/public comments/2015/06/01912-96334.pdf]. Кроме того, регулирование поведения на рынке может включать в себя регулирование цен с помощью установления максимальных ставок на основе различных методологий [6].

В целом, службы такси пользуются более высокой защитой, чем другие транспортные услуги, поскольку они играют дополнительную роль в общественном пассажирском транспорте на местном уровне.

Традиционно приводятся некоторые обоснования такой распространенной роли государственного регулирования. Среди них основные аргументы включают в себя идею о том, что в отсутствие контроля за транспортными сервисами, работающими на базе цифровых платформ, возникнет чрезмерное количество такси, что, с одной стороны, приведет к заторам и загрязнению, а с другой — к катастрофической

конкуренции между ними, тем самым влияющей на качество предоставляемых услуг.

На самом деле в большинстве стран практика показывает, что с помощью традиционных финансово-правовых мер регулирования сферы транспортных услуг в условиях цифровизации их поставщиков не удалось добиться эффективных результатов в этом секторе. В частности, контроль над ценами и качеством не стимулировал таксомоторные компании вводить новшества или внедрять качество обслуживания. Транспортные цифровые гиганты, как показала практика развитых стран, крайне трудно поддаются финансово-правовому регулированию именно в силу ключевого диссонанса: регулировать цифровой рынок транспортных услуг с помощью традиционного финансово-правового подхода к аналоговому рынку практически невозможно.

Например, в традиционной транспортной отрасли *Uber* превратился в разрушительный элемент, демонстрирующий, как технологические достижения создали новые способы управления службой перевозки людей и ставят под сомнение традиционные услуги такси, тем самым возобновляя дискуссию об их неэффективности и необходимости обновления правил, регулирующих сектор. Фактически, использование мобильной технологии на основе Интернета для сопоставления пассажиров и водителей создало беспрецедентную конкуренцию в индустрии такси. В результате действующие операторы выиграли от существенного и продолжительного отсутствия конкуренции на рынке — пытались остановить появление *Uber*. А именно, они не только лоббировали правительства, чтобы ввести запреты и ограничения на деятельность *Uber*, они подали несколько судебных исков, объединивших множество вопросов, начиная от вопросов, касающихся трудового законодательства, до проблем, связанных с законами о недобросовестной конкуренции (утверждая, что *Uber* несправедливо конкурирует с традиционными операторами такси, поскольку он не отвечает применимым к ним нормативным требованиям) [7]. Такая ситуация произошла в нескольких государствах — членах Европейского Союза, что привело к общему запрету на *UberPop* (например, во Франции, Италии и Германии) и к расхождению во взглядах на возможности финансово-правового регулирования *UberBlack* в Британии и Бельгии [8].

В соответствии с антимонопольной терминологией *Uber* использует двустороннюю бизнес-модель, которая дает косвенные сетевые эффекты между водителями и пользователями. Другими словами, платформа *Uber* процветает не только потому, что повышает эффективность за счет сокращения неполного использования автомобилей и навыков вождения, но и потому, что она обладает своего рода самоусиливающимся эффектом, возникающим в результате что, что большее количество транспортных услуг привлекает больше пользователей и наоборот.

Пример *Uber* показывает, что транспортная компания цифрового формата не является простым поставщиком некоторых технологий, таких как платформа и подключенное мобильное приложение. *Uber* существует и растет, потому что, сопоставляя пользователей и водителей через свою платформу, он использует взаимозависимости, возникающие между этими двумя различными требованиями: требованиями к транспорту и требованиями к вождению. Однако с точки зрения антимонопольного законодательства наличие сетевых эффектов не оправдывает какого-либо вмешательства, поскольку антимонопольное законодательство принимает рынки такими, какие они есть: оно действует только против некоторых методов ведения бизнеса.

Проблему антимонопольного регулирования, таким образом, предстоит еще решить на уровне защиты традиционной транспортной инфраструктуры и недопущения возникновения цифровых транспортных гигантов глобального масштаба.

Рекомендации для участников рынка в цифровую эпоху в сфере транспортных услуг могут быть следующими:

1) анализ цифровых тенденций и оценка потенциальной угрозы со стороны цифровых конкурентов;

2) обзор текущей бизнес-модели и цифрового отставания, разработка и внедрение устойчивой цифровой стратегии;

3) оценка существующих ноу-хау в компании и планирование технических ресурсов, реализация мер защиты от сетевых атак и возможного злоупотребления данными.

На наш взгляд, консалтинговые центры могут быть частью обеих сторон процессов финансово-правового регулирования. Консалтинговые центры по мониторингу транспортного цифрового рынка работают для клиентов из частного и государственного секторов, что дает консультантам всестороннее представление о проблемах и рисках обеих сторон [9].

Консультации помогают корпорациям найти и внедрить оптимальное решение для новых нормативных требований. Консультации также помогают традиционным бизнес-моделям в различных отраслях с цифровой трансформацией. В конечном счете, справедливо следующее: только компании и организации с цифровыми процессами и решениями, закрепленными в «их ДНК», будут успешными в будущем, а методы финансово-правового регулирования их деятельности должны учитывать условия цифровизации экономики.

Таким образом, можно заключить, что в настоящее время не существует единого подхода к финансово-правовому регулированию в сфере цифровых транспортных услуг. Одна из ключевых проблем заключается в том, что технологии развиваются быстрыми темпами, а законодательство всегда находится под угрозой отставания. В этом контексте консалтинговые компании могут принести необходимые ноу-

хау цифровой экономике для устойчивого регулирования, которое уравновешивает интересы компаний с интересами потребителей и общества.

В условиях перехода к цифровой экономике вопросы, связанные с обеспечением безопасности, выходят на первое место.

Что касается вопроса обеспечения безопасности железнодорожного транспорта в условиях нового «цифрового» регулирования, то железнодорожная инфраструктура, безусловно, является критически важной инфраструктурой, в связи с чем различные сбои и отказы потенциально могут привести к нарушению жизнедеятельности не только на одном из видов существующего транспорта — железнодорожного, но и к нарушению жизнедеятельности целого государства, а, возможно, и нескольких стран одновременно.

Технологическое развитие шагнуло настолько вперед, что, к сожалению, угрозы кибербезопасности, кибератаки, кибетерроризма стали реальностью сегодняшнего дня.

Согласно Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» целями обеспечения транспортной безопасности являются устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защита интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства.

По общему правилу Закона обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагается на субъекты транспортной инфраструктуры, перевозчиков.

Во исполнение Закона разработаны многочисленные подзаконные акты, которые конкретизируют его базовые требования.

В настоящее время законодателем безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта определена как состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц (Федеральный закон от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»). Из приведенного определения следует, что основной акцент делается на защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава и не охватывает концепцию «цифровой железной дороги», которая в настоящее время является основой развития современных железных дорог не только в России, но и в масштабах мирового сообщества.

В октябре 2019 г. Совет директоров ОАО «РЖД» утвердил Стратегию цифровой трансформации компании до 2025 года, которая определяет

концептуальные основы и принципы трансформации компании в условиях цифровой экономики, задает приоритетные направления цифровизации, включая вопросы импортозамещения в области информационных технологий, а также необходимые для изменений ресурсы и технологии.

В целях реализации нового цифрового формата железной дороги, как отмечает Е. Н. Розенберг, в ОАО «РЖД» уже разрабатывается и тестируется технология беспилотного движения. Разработан пакет отраслевых документов, ведется работа по проверке кибербзащищенности всех автоматизированных систем железнодорожного транспорта, разрабатываются новые методологические подходы к обеспечению кибербезопасности систем управления ОАО «РЖД» (см. Программу XI Международной конференции «Системы безопасности на транспорте», 12—14 апреля 2018 г., Любляна, Словения).

Кроме того, С. Е. Ададуров указывает, что для совместного решения проблем информационной безопасности и кибербезопасности на железных дорогах России и Европы в рамках международной организации *COLPOFER* [международная организация по сотрудничеству полиции и служб безопасности железных дорог, образована в 1981 г. Основной целью создания является координация усилий участников в вопросах обеспечения экономической безопасности и повышения защищенности инфраструктуры, подвижного состава и пассажиров от актов незаконного вмешательства, включая террористические акты. Особенностью является то, что наряду с представителями железных дорог в работе данного международного органа принимают участие железнодорожные администрации и государственные службы, обеспечивающие безопасность национальных железных дорог. (https://www.mintrans.ru/press-center/news/8069)], объединяющей службы безопасности европейских железных дорог и подразделения полиции на железнодорожном транспорте, в 2013 г. под председательством ОАО «РЖД» была создана рабочая группа «Кибербезопасность на железнодорожном транспорте», целями работы которой являются:

• организация обмена опытом и информацией в области обеспечения кибербезопасности информационной инфраструктуры;

• разработка рекомендаций по защите информационной инфраструктуры;

• оказание методической и при необходимости иной поддержки на всех этапах организации защиты инфраструктуры от кибератак.

Как отмечает С. Е. Ададуров ОАО «РЖД», опираясь на собственный опыт по созданию систем обеспечения и управления информационной безопасностью холдинга «РЖД», предложило в том числе:

• сформировать однозначно трактуемый понятийный аппарат и терминологию, разработать нормативные методические документы в

области информационной безопасности и кибербезопасности на железнодорожном транспорте;

• разработать методологические подходы к защите от кибератак (компьютерных атак) в комплексе с минимизацией других угроз и обеспечением приемлемых рисков информационной безопасности.

Для чего были разработаны соответствующие рекомендации по защите информационной инфраструктуры (Основные положения защиты информационной инфраструктуры на железнодорожном транспорте от компьютерных атак, Основные положения порядка использования сил и средств обнаружения и предупреждения компьютерных атак на информационную инфраструктуру железнодорожного транспорта, Основные положения использования сил и средств ликвидации последствий компьютерных инцидентов в компьютерной инфраструктуре железных дорог, Базовая модель угроз кибербезопасности в микропроцессорных системах железнодорожной автоматики и телемеханики и др.).

Следует отметить, что объектами кибератак в рамках цифрового формата железной дороги могут являться многочисленные автоматические программно-управляемые системы, обеспечивающие формирование безопасного маршрута движения поездов, прежде всего при перевозке пассажиров и грузов, в том числе опасных, системы защиты и регулирования энергоснабжения, а также обслуживающий названные процессы персонал (например, диспетчеры).

Примечательно, что с 1 января 2018 г. вступил в силу Федеральный закон от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации», который регулирует отношения в области обеспечения безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации (далее также — критическая информационная инфраструктура, КИИ) в целях ее устойчивого функционирования при проведении в отношении ее компьютерных атак.

В соответствии с Законом к объектам КИИ относятся информационные системы и информационно-телекоммуникационные сети госорганов, а также автоматизированные системы управления технологическими процессами в оборонной индустрии, здравоохранении, науке, связи, на транспорте, в кредитно-финансовой сфере, энергетике и в ряде отраслей промышленности (топливной, атомной, ракетно-космической, металлургической, химической, горнодобывающей). Закон также распределяет объекты КИИ на категории по социальной, политической, экономической значимости, а также значимости для обеспечения обороноспособности, безопасности государства и правопорядка, а также предусматривает создание реестра таких объектов и устанавливает требования по обеспечению их безопасности с учетом категорий.

Кроме того, Федеральным законом от 26 июля 2017 г. № 194-ФЗ в Уголовный кодекс РФ была введена ст. 274.1, определяющая наказания за неправомерное воздействие на КИИ.

Безусловно, учитывая современные реалии, должны быть не только приняты законодательные нормы, реагирующие на новые риски и угрозы, но и взращиваться правовое поле, своевременно реагирующее на новые риски и угрозы, а также легализующее применение цифровых технологий.

Кроме того, законодательство должно регулярно совершенствовать уголовно-правовую оценку (квалификацию) киберпреступлений и киберправонарушений, вводить новые их виды (например, в административной сфере), усиливать систему наказаний за кибертерроризм.

Некоторые исследователи идут дальше и справедливо полагают, что международному сообществу следует выработать единые для всех стран правила игры в сфере цифровых технологий, универсальный и общий для всех международный стандарт, который будет максимально учитывать интересы каждой страны, а также улучшить трансграничную систему обмена данными о киберугрозах [10]. При реализации всех названных мер под эгидой безопасности такие меры не должны приниматься в ущерб технологическому прогрессу и инновациям.

Литература

1. Morgan B., Kuch D. Radical Transactionalism: Legal Consciousness, Diverse Economies, and the Sharing Economy, in 42 J.L. Soc'Y (2015): 556, 557.
2. Orsi J. Practicing Law In The Sharing Economy: Helping People Build Cooperatives, Social Enterprise, And Local Sustainable Economies. — Chicago : American Bar Association, 2012.
3. Eckhardt G. M., Bardhi F. The Sharing Economy Isn't About Sharing at All, in Harv. Bus. Rev. (Jan. 28, 2015), accessed 15 July 2017 // https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at— all;
4. Mostacci E., Somma A. Il caso Uber: La Sharing economy nel confronto tra common law e civil law. — Milan, 2017
5. See W., Kovacic E. Antitrust in high-tech industries: improving the federal antitrust joint venture, 19 Geo. Mason L. Rev. (2012): 1097, 1102.
6. Kovacic W. E. Antitrust in high-tech industries: improving the federal antitrust joint venture, 19 Geo. Mason L. Rev. (2012): 1097, 1102.
7. Evans D. S., Noel M. Defining Antitrust Markets When Tims Operate Two-Sided Platforms, in 3 Colum. Bus. L. Rev. (2005): 667.
8. Cramer A. B. Krueger, Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber, in 106 American Economic Review (2016): 177.
9. Cannon B., Chung H. A Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology — Facilitated Sharing Economies, in 31 Santa Clara High Tech. L.J. (2015): 23.
10. Антонян, Е. А. Блокчейн-технологии в противодействии кибертерроризму / Е. А. Антонян, И. И. Аминов // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 6. — С. 167—177.

References

1. Morgan B., Kuch D. Radical Transactionalism: Legal Consciousness, Diverse Economies, and the Sharing Economy, in 42 J.L. Soc'Y (2015): 556, 557.
2. Orsi J. Practicing Law In The Sharing Economy: Helping People Build Cooperatives, Social Enterprise, And Local Sustainable Economies. — Chicago : American Bar Association, 2012.
3. Eckhardt G. M., Bardhi F. The Sharing Economy Isn't About Sharing at All, in Harv. Bus. Rev. (Jan. 28, 2015), accessed 15 July 2017 // https://hbr.org/2015/01/the-sharing-economy-isnt-about-sharing-at— all;
4. Mostacci E., Somma A. Il caso Uber: La Sharing economy nel confronto tra common law e civil law. — Milan, 2017
5. See W., Kovacic E. Antitrust in high-tech industries: improving the federal antitrust joint venture, 19 Geo. Mason L. Rev. (2012): 1097, 1102.
6. Kovacic W. E. Antitrust in high-tech industries: improving the federal antitrust joint venture, 19 Geo. Mason L. Rev. (2012): 1097, 1102.
7. Evans D. S., Noel M. Defining Antitrust Markets When Tims Operate Two-Sided Platforms, in 3 Colum. Bus. L. Rev. (2005): 667.
8. Cramer A. B. Krueger, Disruptive Change in the Taxi Business: The Case of Uber, in 106 American Economic Review (2016): 177.
9. Cannon B., Chung H. A Framework for Designing Co-Regulation Models Well-Adapted to Technology — Facilitated Sharing Economies, in 31 Santa Clara High Tech. L.J. (2015): 23.
10. Antonyan, Ye. A. Blokcheyn-tekhnologii v protivodeystvii kiberterrorizmu [Blockchain technology in combating cyber terrorism]/ Ye. A. Antonyan, I. I. Aminov // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2019. — № 6. — S. 167—177.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 338.47

© Павлова Алла Викторовна
— кандидат экономических наук, доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта
alpav71@mail.ru

Современное состояние и перспективы цифровизации грузового железнодорожного транспорта и логистики России

Аннотация. Уровень цифровизации российского железнодорожного транспорта и логистики на данный момент времени отстает от мирового. Причины во многом экономические — заказчики пока считают избыточными большинство сервисов, которые несут с собой системы управления парком транспортных средств и телеметрии объектов, и не готовы в них инвестировать. Тормозит цифровизацию и несовершенство нормативной базы, а также отсутствие стандартов, позволяющих интегрировать решения разных производителей. Тем не менее к 2025 г. в российских железных дорогах за счет внедрения цифровых технологий планируется снижение доли эксплуатационных расходов на информационные системы до 5% в год. Ожидается, что совершенствование операционной модели информационных технологий позволит провести «оптимизацию» 15% ИТ-персонала и сэкономить на закупках до 1,2 млрд руб. В статье рассмотрены достигнутые результаты цифровизации в отрасли грузового железнодорожного транспорта Российской Федерации, а также перспективы применения и освоения цифровых технологий с целью оптимизации затрат коммерческих структур и государства, повышения конкурентоспособности на внутреннем и международном рынках.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; логистика; цифровизация; единая цифровая платформа; *Big Data*; *Blockchain*; интернет вещей.

© Alla V. Pavlova
— Candidate of Economic Sciences, associate professor
of the department of Customs Law and Organization
of the Customs Affairs of the Law Institute
of the Russian University of Transport
alpav71@mail.ru

Current state and prospects of digitalization of freight railway transport and logistics in Russia

Abstract. The digitalization level of Russian railway transport and logistics is currently behind the world level. The reasons are largely economic, since customers consider most of the services that have car park management systems and telemetry systems of objects to be redundant, and are not ready to invest in them. The digitalization is hampered by the imperfection of regulatory structure, as well as by the lack of standards to integrate solutions from different manufacturers. Nevertheless, by 2025 in the Russian railways due to the introduction of digital technologies, it has been planned to reduce the share of operating costs for information systems to 5% per year. It is expected that improvement of the operating model of information technology will allow conducting «optimization» of 15% of IT staff and save up to 1.2 billion rubles on purchases. The current paper considers the results of digitalization in the freight railway industry of the Russian Federation, as well as the prospects for the application and development of digital technologies to optimize the costs of commercial structures and the state, increase competitiveness in the domestic and international markets.

Keywords: railway transport; logistics; digitalization; single digital platform; *Big Data; Blockchain;* internet of things.

Цифровизация транспортно-логистической сферы обусловлена необходимостью дальнейшей возможности оптимизации затрат, а соответственно, повышением конкурентоспособности на международных рынках.

По мнению Министра транспорта Е. И. Дитриха, «трансформация транспортного комплекса предполагает “цифровое управление” грузовым и пассажирским транспортом». В сфере грузовых перевозок предполагается перейти на цифровое управление, т.е. максимальное использование электронных технологий [http://government.ru/news/34821 (дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

В настоящее время создается цифровая платформа, в которой непосредственное участие принимает ОАО «РЖД» (рис. 1).

Рис. 1. **Единое мультимодальное цифровое транспортное и логистическое пространство России**

Цифровая платформа транспортного комплекса — это организационно-технологический механизм цифровой экономики на транспорте по разработке и реализации цифровых сервисов для бизнеса и государства. Представляет собой единую информационную среду, нейтральную к внешнеторговым и транспортным процессам и формирующую наборы цифровых сервисов для бизнеса и государства на основе организационно-технологической интеграции партнерской инфраструктуры и ресурсов.

Кроме этого, ОАО «РЖД» является ключевым участником учрежденной в 2018 г. ассоциации «Цифровой транспорт и логистика» [https://docviewer.yandex.ru ((дата обращения: 15 февраля 2020 г.)]. Важно отметить, что ее функционирование основано на применении отечественных решений и программном обеспечении. Такая платформа необходима с точки зрения оптимизации издержек коммерции и государственного регулирования перевозок. В условиях формирования «больших данных» (*Big Data*) появится возможность создания единого доверенного пространства [http://platon.ru/ru/front-page/25-05-2018/8883 ((дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

В рамках программы «Цифровая экономика» Минтранса России ОАО «РЖД» начинает использовать на основе технологии «Платон» единую платформу транспортного комплекса. Полноценно система начнет функционировать в 2022 г., а ее основной задачей должно стать тотальное снижение издержек и унификация транспортно-логистических решений на одной платформе. Единая цифровая платформа необходима для технической реализации безбарьерного транзитного перемещения грузов по территории РФ, включающей электронный документооборот, электронные пломбы, а в более глобальном плане — концепцию «физического интернета» [http://issa.ru/news/2018/11/27/news_4591.html (дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

ОАО «РЖД» участвовало в создании условий для формирования контейнерных поездов, осуществляющих перевозки между специализированными грузовыми площадками грузоотправителей и интермодальными центрами (станциями примыкания); ускорения маршрутных поездов, осуществляющих перевозки контейнеров между интермодальными центрами, терминалами-хабами, крупными терминалами; использования ускоренных контейнерных поездов между терминалами в морских портах и пограничными переходами.

Одним из направлений цифровизации грузового железнодорожного транспорта является разработка и внедрение в практику цифровых сервисов. Таким цифровым сервисом, разработанным в рамках программы «Цифровая железная дорога», является Электронная торговая площадка «Грузовые перевозки» (далее — ЭТП ГП), которая с декабря 2016 г. работала в режиме тестирования. С апреля 2017 г. ЭТП ГП был введен в промышленную эксплуатацию, а в настоящее время находится в стадии активного развития (рис. 2) [https://etpgp.rzd.ru ((дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

Рис. 2. **Сайт ЭТП «Грузовые перевозки»**

ЭТП ГП — ни что иное как «комплекс организационных мероприятий и программно-технических средств и решений, направленных на обеспечение централизованного взаимодействия» грузополучателей, грузоотправителей и собственников железнодорожного транспорта [2].

Посредством создания площадки появилась комплексная услуга, которая «по желанию клиента включает предоставление вагона, железнодорожную перевозку, места погрузки/выгрузки и механизмов, хранение, разработку технических условий перевозки, доставку “от двери до двери”, выполнение за грузоотправителя требований норм и правил при оформлении документов, размещении грузов в контейнерах и вагонах» [https://www.gudok.ru/news/japan/?ID=1424789 ((дата

обращения: 15 февраля 2020 г.)]. Формирование заказа, согласование заявок и оформление всех первичных документов происходит электронно, а функции грузоотправителя на начальном этапе заключаются заполнении полей формы заказа.

Алгоритм площадки устроен таким образом, что после заполнения клиентом-грузоотправителем единого шаблона заявки происходит автоматическая рассылка ее параметров всем подключенным к ней поставщикам услуг. Поставщики, в свою очередь, направляют свои предложения на организацию перевозки и предоставление подвижного состава. Автоматически согласовывается и формируется заявка на перевозку и «подсыл» вагона под заявленную перевозку. По прибытии вагона и завершении погрузки грузоотправитель оформляет перевозочный документ. Более того, он может самостоятельно отслеживать в личном кабинете все операции, происходящие с вагоном, и его текущую дислокацию. Регистрация на ЭТП ГП выполняется дистанционно, без визита в офис. Оплата услуг для клиентов происходит на основании автоматически сформированного счета и акта оказанных услуг после завершения перевозки. Грузоотправитель сам выбирает доступные ему формы оплаты: по предъявленному счету или посредством формирования авансовых платежей на едином лицевом счете, открытом у оператора ЭТП ГП. Пользователю предоставлена возможность удаленно заключить договор, оплатить его, используя оптимальный вариант [https://www.gudok.ru/first_person/?ID=1451658 ((дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

Преимуществами ЭТП ГП для оператора являются: простая схема взаимодействия (договор-оферта), гарантия получения денежных средств, оптимизация бизнес-процессов (электронный документооборот), актуальная база клиентов с широкой географией (дополнительный канал продаж), оптимизация дополнительного канала продаж (больше возможностей попутной загрузки), развитие собственной услуги экспедирования.

Одним из перспективных направлений цифровизации грузового железнодорожного транспорта являются технологии «больших данных» (*Big Data*), т.е. использование структурированных и неструктурированных данных огромных объемов и разнообразия, а также методы их обработки, позволяющие распределенно анализировать информацию.

Использование «больших данных», получаемых в рамках систем «ЭРА-ГЛОНАСС» и «Платон», необходимо для создания на их основе электронных сервисов, которые будут использоваться в транспортной сфере.

В железнодорожном транспорте перспективным направлением является получение информации посредством размещения датчиков, на вагонах, локомотивах и контейнерах и т.д. Кроме этого, в условиях развития интернет-технологий и использования мобильных приложений

водители и наземные операторы могут осуществлять в онлайн-режиме запросы на грузовое бронирование, получаемые от клиентов.

ОАО «РЖД» намерено использовать технологии обработки «больших данных» «Яндекса» для оперативного ремонта железнодорожной инфраструктуры, что повысит безопасность и оптимизирует затраты на эксплуатацию инфраструктуры.

В настоящее время ОАО «РЖД» использует большое количество датчиков и имеет возможность аккумулировать информацию. Существующие готовые решения обработки больших объемов данных такого типа, к примеру, у «Яндекс» (*Yandex Data Factory*), позволяют их использовать и у РЖД. В свою очередь, «Яндексу» будет открыт доступ к работе инфраструктуры, что сделает возможным для интернет-компании отображение информации о задержках поездов.

ОАО «РЖД» по *Big Data* рассматривает и других партнеров, например, Научно-исследовательский и проектно-конструкторский институт информатизации, автоматизации и связи на железнодорожном транспорте, Концерн *Siemens AG.*

Большое внимание уделяется реализации проектов «Умный локомотив» и «Доверенная среда», в рамках, которых должны быть решены вопросы автоматической диагностики технического состояния и создания цифровых «двойников», обеспечивающих проведение предиктивной диагностики состояния локомотив [http://www.eav.ru/publ1.php?publid=2018-09a02 (дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

Блокчейн-системы (*Blockchain*) — такая информационная технология, которая создает условия для улучшения логистики и повышает эффективность функционирования цепи поставок, основываясь на едином информационном поле (рис. 3) [https://www.lobanov-logist.ru/library/359/63546 (дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

Рис. 3. **Блокчейн в логистической цепи поставок**

Использование распределенного реестра в железнодорожных перевозках избавит участников перевозочного процесса от оформления товаросопроводительных документов во всей цепи поставок путем внесения необходимых записей с электронного носителя. Благодаря данной технологии клиент сможет узнать о текущем местоположении и состоянии груза, а также сформировать первичные документы в процессе перевозки. При этом использование «искусственного интеллекта» повысит качество планирования [https://sapland.ru/cabinet/21915 (дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

ОАО «РЖД» также применяет блокчейн в регистрировании индекса востребованности вагонов ЭТП ГП. Данные публикуются ежедневно на сайте ресурса в разделе «Новости». Историю индекса изменить невозможно [https://npktrans.ru/Doc.aspx?docId=90645&CatalogId=653 (дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

Пилотный проект, который в настоящее время проходит испытания на Октябрьской железной дороге, подразумевает внедрение системы смарт-контрактов на основе технологии блокчейн для облегчения сотрудничества между железной дорогой, транспортной компанией и терминалом морского порта [https://thebcj.ru/2019/06/13/rzhd-vstaet-na-relsy-texnologii-blokchejn (дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

ОАО «РЖД» тестирует демо-версию блокчейн-проекта компании «*Bitfury*», оптимизирующей использование запасных частей для ремонта (на примере колесной пары). В целом, сценарий эффективного применения блокчейна основывается на взаимодействии всех участников рынка железнодорожных перевозок.

Интернет вещей (*Internet of Things — IoT*) считается перспективным направлением в управлении цепочками поставок [https://zen.yandex.ru/media/id/5a20825dad0f22233a285e05/internet-vescei--tehnologiia-buduscego-kotoraia-meniaet-realnost-segodnia-5a83173c3c50f73b72402dea (дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

ОАО «РЖД» и Ростех подписали меморандум о намерениях по созданию специализированной совместной компании — Центра разработки устройств сети *LPWAN XNB* и технологий в сфере интернета вещей (IoT) для российской транспортно-логистической отрасли. Совместная компания займется разработкой и продвижением отечественных технологий в сфере железнодорожных перевозок: созданием инновационного цифрового оборудования, интеграцией решений IoT с существующими системами железнодорожного транспорта, повышением отраслевых компетенций и экспортного потенциала. Кроме того, в рамках сотрудничества планируется учредить венчурный фонд, миссией которого станет развитие компаний — лидеров промышленного интернета вещей и транспортной телематики, поддержка стартапов и подготовка кадров. Ключевые задачи совместного предприятия — импортозамещение и

обеспечение безопасности при решении национальных задач по цифровизации и автоматизации транспортно-логистических процессов.

Специалистами ОАО «РЖД» целесообразность применения данной технологии представляется систематизировано в виде оптимизации трех основных элементов: инфраструктура, производственные процессы и пассажирские услуги (рис. 4).

Рис. 4. **Область применения технологии «Интернет вещей» на российских железных дорогах**

Отечественные устройства сети *LPWAN XNB* и технологии на базе IoT обеспечат эффективную систему мониторинга железнодорожных перевозок: контроль состояния путей и элементов подвижного состава, температура рельсов, обрывы или обледенения контактной сети, места пересечения с автомобильными дорогами и т.п.

Разработки будут применяться и для регулярного отслеживания параметров состояния груза: давления, температуры, герметичности, передачи GPS/ГЛОНАСС-координат, оперативной сигнализации, сохранности пломб [https://www.gudok.ru/news/?ID=1466619 (дата обращения: 15 февраля 2020 г.)].

Интернет вещей необходим при использовании электронных пломб (специальных датчиков), устанавливаемых на контейнеры. Датчики передают информацию о грузах в налоговую и таможенную службы. Это позволит перейти на электронный документооборот и вести мониторинг движения грузов по всему пути следования поезда. Концепция подразумевает максимальную унификацию тары (универсальные контейнеры для грузов всех размеров, так называемые пи-контейнеры), стандартизацию перевозок, формирование единой транспортной

инфраструктуры и маршрутов движения при возможности отслеживать и контролировать передвижение автотранспортных средств.

Действие технологии системы электропитания распространяется на систему контроля за железнодорожными перевозками, предусматривающую применение средств идентификации (пломб) согласно Правилам, утвержденным постановлением Правительства от 27 декабря 2019 г. № 1877.

Таким образом, в железнодорожном транспорте достигнуты определенные результаты, намечены четкие перспективы дальнейшего развития в условиях цифровизации экономики.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378.1

© Лобачёв Сергей Львович
— доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Информационные технологии в юриспруденции», начальник отдела дистанционного обучения Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Некоторые итоги реализации в Российском университете транспорта программ дополнительного профессионального образования по федеральному проекту «Новые возможности для каждого» национального проекта «Образование»

Аннотация. В статье рассматриваются итоги реализации ряда программ дополнительного профессионального образования в рамках гранта Минобрнауки России по проекту «Обучение граждан по программам непрерывного образования в образовательных организациях, реализующих дополнительные образовательные программы и программы профессионального обучения» федерального проекта «Новые возможности для каждого» национального проекта «Образование» в 2019 г. Анализ итогов ведется с точки зрения эффективного использования преподавателями технологических возможностей портала дистанционного обучения при реализации учебного процесса. Учитывая существенно различную востребованность различных курсов, для анализа отобраны 5 из 12 реализованных курсов, на которые было подано наибольшее число заявок. Представлены фактические данные, отражающие динамику прохождения курса дополнительного образования слушателями и соображения по повышению их активности в вебинарах и иных инструментах интерактивного взаимодействия с преподавателем. На основании полученного опыта сделан вывод о недостаточной реализации педагогических коммуникаций, даны рекомендации о среднем числе практических работ на курс и сформулированы предложения по совершенствованию организации и методики проведения в дальнейшем курсов дополнительного профессионального образования с использованием дистанционных образовательных технологий. Представленные результаты и сделанные выводы могут быть полезны при

разработке и реализации программ дополнительного профессионального образования с использованием дистанционных образовательных технологий.

Ключевые слова: дистанционные образовательные технологии; дополнительное профессиональное образование; информационно-образовательная среда; педагогические коммуникации; система дистанционного обучения; информационные технологии.

© Sergey L. Lobachev
— Doctor of Technical Sciences, professor, head of the department of Information Technologies in Jurisprudence, head of the department for distance learning of the Law Institute of the Russian University of Transport

Some results of the implementation of additional professional education programs at the Russian University of Transport according to the federal project “New Opportunities for Everyone” of the national project “Education”

Abstract. The current paper has considered the results of the implementation of a number of additional professional education programs within the framework of grant of the Ministry of Education and Science of Russia on the project “Citizens’ training on continuing education programs in educational organizations that implement additional educational programs and professional training programs” of the Federal project “New opportunities for everyone” of the national project “Education” in 2019. The results have been analyzed according to the effective use of the technological capabilities of the distance learning portal by teachers to implement the educational process. Taking into consideration the different relevance of the courses, there were analyzed 5 of 12 implemented courses for which received the largest number of applications. There have been given the factual data that showed the dynamics of doing of the additional education course by students and the ideas to increase their activity in webinars and in other variants of interactive interaction with the teacher. The obtained experience allowed us to make a conclusion about insufficiency of pedagogical communications. There have been given recommendations on the average number of practical work per course. There have been suggested to improve the organization and methodology of further professional education courses using distance learning technologies. There have been presented the results and conclusions which could be useful in the development and implementation of continuing education programs using distance learning technologies.

Keywords: distance educational technologies; additional professional education; educational information environment; pedagogical communications; distance learning system; information technology (IT).

Введение и постановка задачи

В середине 2019 г. ряд образовательных программ дополнительного образования Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ) получили грант Минобрнауки России по проекту «Обучение граждан по программам непрерывного образования в образовательных организациях, реализующих дополнительные образовательные программы и программы профессионального обучения» федерального проекта «Новые возможности для каждого» национального проекта «Образование» в 2019 г. В качестве одного из основных требований — реализация данных программ дистанционно с охватом нескольких регионов России. И здесь, вероятно, учитывался многолетний опыт РУТ (МИИТ) в реализации технологий дистанционного обучения в рамках учебного процесса в ряде подразделений [5].

Кроме того, показателем выполнения требований конкурса являлось обучение минимум 750 специалистов системы образования России из различных регионов. Набор слушателей на программы, прошедшие отбор, проводился самим РУТ (МИИТ) как централизованно, так и силами разработчиков программ. Регистрация на программы проводилась на специально разработанном портале «Новые возможности для каждого» с последующей модерацией. В результате модерации часть заявок отсекалась в силу неполного предоставления данных или их недостоверности.

К моменту завершения регистрации сформировалось состояние, представленное в табл. 1. Как видно из данной таблицы, востребованность предложенных программ, если ее оценивать по числу заявок на курс, сильно разнится, порой более чем на порядок. Интересно, что конкурсный отбор прошли программы, которые в результате кампании по набору слушателей не были востребованы специалистами системы образования или их востребованность оказалась весьма низкой.

Целью данной работы является анализ результатов реализации заявленных программ с точки зрения их практической направленности и использования технологий, предоставляемых системой дистанционного обучения, преподавателю.

Учитывая очень большую разницу в числе слушателей между представленными в табл. 1 12 программами, от 0 на одну из программ до более чем 600 на самую востребованную, для более детального анализа отобрано и ниже будет рассматриваться только пять программ, где число заявок превысило 100. Интересно, что в число этих пяти программ вошли все три программы, разработанные в Юридическим институте РУТ

(МИИТ), включая программу по технологиям работы в цифровой среде обучения учебного заведения, которая собрала наибольшее число заявок на обучение.

Таблица 1

№	Название программы (полное)	Число заявок
1	Подготовка научно-педагогических работников и работников организаций-работодателей к реализации программ непрерывного образования в сфере транспортной безопасности	73
2	Правовая и антикоррупционная культура научно-педагогических работников образовательных организаций	314
3	Профессиональная культура научно-педагогических работников транспортных образовательных организаций	112
4	Дистанционные образовательные технологии в профессиональном образовании	153
5	Подготовка научно-педагогических работников и работников организаций-работодателей к реализации программ непрерывного образования в сфере неразрушающего контроля деталей узлов и агрегатов	50
6	Развитие компетенций научно-педагогических работников для реализации программ непрерывного образования в сфере мониторинга состояния сетей связи	0
7	Развитие компетенций научно-педагогических работников для реализации программ непрерывного образования в сфере деловых коммуникаций и стресс-менеджмента	151
8	История транспорта России: становление и развитие транспортной отрасли, транспортного ведомства и транспортного образования	36
9	Подготовка научно-педагогических работников для реализации программ ДПО, связанных с вопросами бухгалтерского учета и налогообложения в транспортных компаниях	71
10	Развитие компетенций научно-педагогических работников, связанных с реализацией программ непрерывного образования в сфере экономики труда на транспорте	13
11	Развитие компетенций научно-педагогических работников, связанных с реализацией программ непрерывного образования в сфере стратегического управления персоналом	50
12	Технологии использования цифровой среды обучения научно-педагогическими работниками образовательных организаций	608

Анализ реализации наиболее востребованных программ

Среди выделенных пяти программ две программы непосредственно нацелены на освоение преподавателями и сотрудниками новых информационных технологий, а остальные три имеют прикладную направленность, не имеющую к информационным технологиям прямого отношения. Интересно отметить, что изучение и освоение самих дистанционных образовательных технологий (ДОТ) оказалось существенно менее востребовано, чем прикладной курс применения этих

технологий для работы в информационно-образовательной среде (ИОС) учебного заведения. Число регистраций на курс по изучению ДОТ в четыре раза меньше, чем на курс по работе в ИОС. Можно сделать вывод о том, что абстрактное изучение ДОТ постепенно уходит в прошлое и более актуальным становится использование ДОТ в практический деятельности преподавателя учебного заведения в рамках ИОС.

Для анализа выделены следующие параметры реализованных курсов:

- число заявок;
- количество слушателей, успешно завершивших обучение;
- количество:
  - практических работ в программе курса;
  - вебинаров, проведенных в рамках курса;
- активность работы слушателей и преподавателей в форуме по курсу;
- активность обмена сообщениями между преподавателем и слушателями.

Количественные показатели перечисленных параметров на момент завершения обучения по всем курсам отражает табл. 2.

Таблица 2

№	Название программы (сокращенное)	Заявки на курс	Завершили обучение	Кол-во практ. работ	Кол-во вебинаров	Обмен сообщениями (форум)	Объем практ. работ
1	2	3	4	5	6	7	8
1	Правовая и антикоррупционная культура научно-педагогических работников образовательных организаций	314	178	2	0	10	356
2	Профессиональная культура научно-педагогических работников транспортных образовательных организаций	112	87	2	0	9	174
3	Дистанционные образовательные технологии в профессиональном образовании	153	87	4	0	234	336
4	Деловые коммуникации и стресс-менеджмент в профессиональной деятельности	151	107	1	0	5	107
5	Технологии использования цифровой среды обучения научно-педагогическими работниками образовательных организаций	608	180	13	5	137	2340
	Итого	1338	636	22	5	395	3313

В качестве интегральной оценки сложности курса для слушателей и преподавателя, реализовывавшего курс, можно принять объем практических работ, выполненных слушателями, завершившими обучение. Учитывая, что не все слушатели, приступившие к обучению, успешно его завершили, объем выполненных слушателями и проверенных преподавателями работ может быть увеличен еще примерно на 10%. Конечно, это значение индивидуально для каждого курса, но данная величина позволяет хоть косвенно учесть трудозатраты преподавателя в процессе реализации курса на работу со слушателями, не завершившими обучение. Однако в табл. 2 показан только объем работ, выполненный слушателями, успешно завершившими обучение.

Если обратиться к табл. 2, то следует отметить следующие факты:

• количество практических работ в четырех из пяти курсов весьма не велико;

• резко выделяется активность в форуме у двух курсов;

• вебинары проводились только в рамках одного курса;

• один курс резко выделяется по трудоемкости, в силу большого числа практических работ и количества слушателей.

Представляет интерес сопоставление полученных фактических данных с современными тенденциями в дистанционном обучении с целью определения направлений дальнейшего совершенствования используемых подходов.

Современный онлайн-курс (или дистанционный курс, или интернет-курс) представляет собой систему обучения, в которой присутствуют два взаимосвязанных компонента — педагогический и программный. Первый представляет собой электронный учебно-методический комплекс (УМК), а второй блок — программную среду, обеспечивающую доступ к контенту, проведение консультаций и контроль знаний, а также средства планирования учебного процесса и документирования его результатов [1, стр. 8—10; 2]. Функционально дистанционное обучение как по отдельным курсам, так и по образовательным программам, можно разбить на ряд взаимосвязанных блоков:

1) организационно-инструктивный;

2) учебный материал (теория);

3) практикумы;

4) контроль знаний;

5) педагогические коммуникации.

Если сопоставить эти блоки с табл. 2, то очевидно, что к блоку 5 следует отнести данные колонок 6 и 7, а именно в этих колонках наиболее скромные показатели в большинстве курсов. Следует отметить, что у курсов, оставшихся за границами анализа (табл. 1), аналогичные показатели еще более скромные, чем у курсов в табл. 2.

Отмеченные факты позволяют сделать вывод, что явным недостатком рассматриваемых курсов является очень слабая реализация

педагогических коммуникаций, работа в вебинарах и форумах. Отчасти это может быть связано с особенностями педагогического состава, среди которого ведущие преподаватели только двух курсов имели значительный опыт работы в системах дистанционного обучения, о чем свидетельствуют показатели работы со слушателями в форуме (колонка 7 табл. 2). Но, как не трудно видеть, только в рамках одного из этих двух курсов проводились регулярные вебинары. Вебинар дополняет процесс обучения «живым» общением слушателей с преподавателем и не только с ним. В рамках курса «Технологии использования цифровой среды обучения научно-педагогическими работниками образовательных организаций» на один из вебинаров был приглашен известный специалист Пензенского государственного университета И. Г. Кревский (рис. 1), что вызвало значительный интерес участников [3, стр. 143—160; 4, стр. 105—107]. В рамках вебинара с приглашенным специалистом разбирались реальные практические примеры и ситуации, возникающие в процессе внедрения ИОС в практическую работу преподавателей и подразделений вуза.

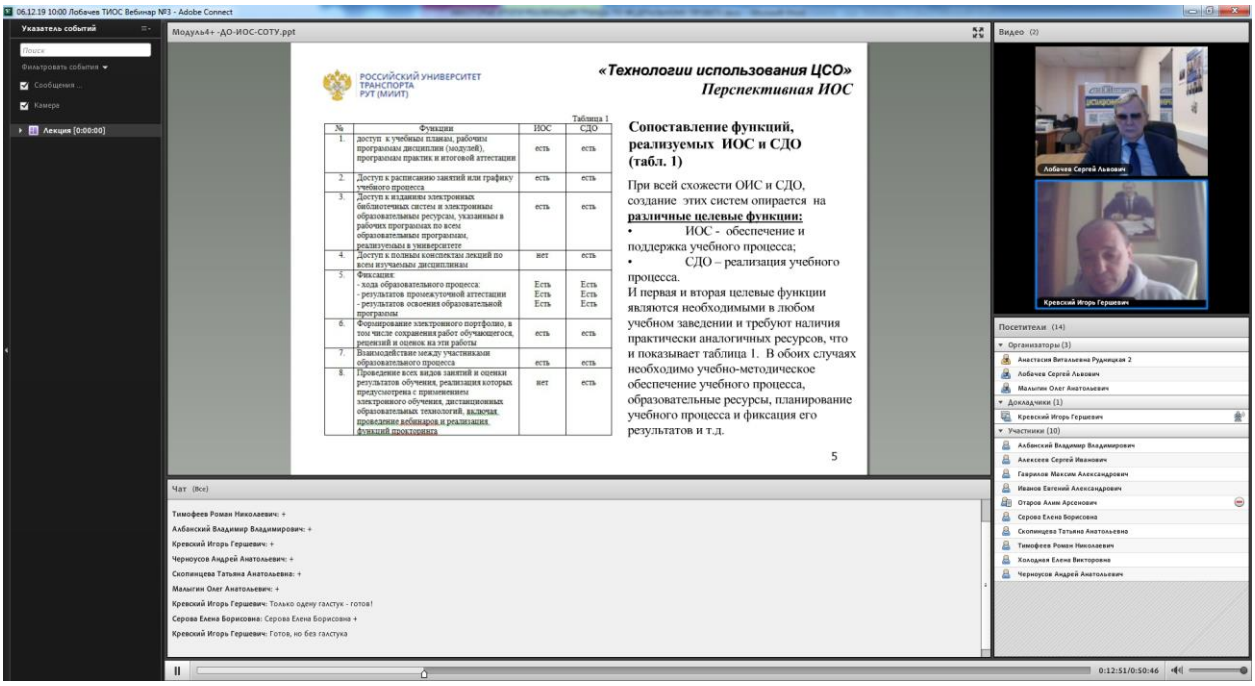


Рис. 1

Проведение вебинара требует от ведущего преподавателя наличия опыта в использовании ДОТ, а его реализация с такими интересными находками, как приглашение известного специалиста по направлению, которому посвящен учебный курс, является еще более трудоемкой. Вероятно, именно эти причины не позволили реализовать занятия в виде вебинаров по целому ряду других курсов.

Еще один вопрос, представляющий интерес, состоит в объеме практических работ, которые должны входить в состав учебного курса.

Анализ состава практических работ показывает, что более чем в половине курсов из табл. 1 была реализована всего одна практическая работа — выпускная. Этого явно недостаточно. При этом 13 работ в курсе по ИОС явно много.

Вопрос о необходимом количестве практических работ сильно зависит от профиля курса, но также и от преподавателя этого курса. К сожалению, приходится отметить, что не все преподаватели регулярно проверяли работы слушателей даже при незначительном количестве работ. Увеличение количества практических работ повышает трудоемкость сопровождения курса для преподавателя, а следовательно, и требования к его работе.

Учитывая имеющийся практический опыт, можно предложить, что число практических работ следует привязать к длительности курса, из расчета одна работа примерно на 2—3 дня длительности курса. Если исходить из этих соображений, то среднее число работ на курс длительностью в три недели должно составлять примерно 7—10 работ. Таким образом, состав практических работ рассматриваемых курсов должен быть пересмотрен в случае повторной реализации курсов, при условии обеспечения учебного процесса преподавателями, имеющими опыт работы с ДОТ.

В завершении рассмотрения вопроса о практических работах представляет интерес динамика прохождения курса дополнительного образования слушателями. На рис. 2 представлен график, отражающий динамику обучения по курсу «Технологии использования цифровой среды обучения научно-педагогическими работниками образовательных организаций». Данный курс явился наиболее востребованным и насыщенным практическими работами. Именно поэтому представляет интерес ход обучения именно по этому курсу.

При анализе данного графика обращает на себя внимание определенная цикличность, состоящая из пологого участка, за которым следует резкое увеличение активности слушателей, выраженное в увеличении интенсивности выполнения и сдачи практических работ. Представленные результаты указывают на неравномерность загрузки преподавателя, что требует наличия системной работы, а это, в свою очередь, только подтверждает сформулированный выше тезис о том, что преподаватели системы дополнительного образования с использованием ДОТ должны иметь опыт реализации подобных курсов. В противном случае возникающие проблемы, о которые упоминалось выше, только усугубляются.

Рис. 2

Заключение

Успешная реализация программ ДПО по федеральному проекту «Новые возможности для каждого» национального проекта «Образование» с использованием ДОТ и проведенный выше анализ позволяют сформулировать ряд выводов, которые могут быть полезны при реализации аналогичных программ в режиме дистанционного обучения, а именно:

- при формировании программ следует выдерживать определенное соотношение «длительность — число практических работ», и это соотношение должно составлять примерно одну работу на 2—3 дня обучения по курсу;
- для проведения курсов должны привлекаться преподаватели, способные регулярно (ежедневно) проверять и рецензировать работы слушателей;
- преподаватели должны активно участвовать, а при необходимости и стимулировать слушателей в работе консультационных форумов;
- наличие в составе курса вебинаров вызывает значительный интерес слушателей и способствует установлению связей между специалистами — слушателями курса.

Наверное, представленные выводы не являются исчерпывающими и довольно просты, но полученный опыт показал, что даже они не всегда соблюдаются на практике.

Реализация проекта в очередной раз показала, что даже при наличии опыта построения и внедрения систем дистанционного обучения как в части разработки программного обеспечения, так и методик учебного процесса с использованием ДОТ, использование нового программного инструментария, разработанного специально для конкретного проекта, существенно усложняет работу и преподавателям, и слушателям, и администрации проекта. Конечно, практически все технологические проблемы решаемы, и реализованный проект это показал, но это потребовало лишних временных затрат, усилий и эмоций, а кроме того, оставило неприятный осадок у слушателей.

Все представленные в заключении соображения направлены только на то, чтобы минимизировать возможные при дальнейшей реализации курсов проблемы.

Литература

1. Андреев, А. А. Онлайн-обучение как перспективная форма организации учебного процесса в современной цифровой образовательной среде, В сборнике: взаимодействие субъектов образования в информационном обществе: опыт стран Европы и АТР // Материалы международной научно-практической конференции // ответственные редакторы М. Н. Туктагулова, М. В. Паршина. — Москва, 2018.
2. Андреев, А. А. Возможности массовых открытых онлайн-курсов (моос) в высшем образовании // Электронное обучение в непрерывном образовании. — 2016. — № 1. — С. 136—139.
3. Бершадский, А. М. Современный университет: образовательные и информационные технологии в многоуровневой системе высшего образования / А. М. Бершадский, Т. В. Глотова, И. Г. Кревский // Труды XIX Международной объединенной научной конференции «Интернет и современное общество». — Санкт-Петербург, 2016.
4. Кревский, И. Г. Электронная информационная образовательная среда крупного вуза // в сборнике: Информационно-телекоммуникационные системы и технологии материалы Всероссийской научно-практической конференции. — Москва, 2017.
5. Лобачев, С. Л. Состояние дистанционного обучения в МИИТ и направления его дальнейшего развития // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 10 (10). — С. 18—27.

References

1. Andreyev, A. A. Onlayn-obucheniye kak perspektivnaya forma organizatsii uchebnogo protsessa v sovremennoy tsifrovoy obrazovatel'noy srede, [Online learning as a promising form of organization of the educational process in the modern digital educational environment]; V sbornike: vzaimodeystviye sub»yektov obrazovaniya v informatsionnom obshchestve: opyt stran Yevropy i ATR // Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii // otvetstvennyye redaktory M. N. Tuktagulova, M. V. Parshina. — Moskva, 2018.

2. Andreyev, A. A. Vozmozhnosti massovykh otkrytykh onlayn-kursov (moos) v vysshem obrazovanii [Opportunities for mass open online courses (MOOS) in higher education] // Elektronnoye obucheniye v nepreryvnom obrazovanii. — 2016. — № 1. — S. 136—139.
3. Bershadskiy, A. M. Sovremennyy universitet: obrazovatel'nyye i informatsionnyye tekhnologii v mnogourovnevoy sisteme vysshego obrazovaniya [Modern University: educational and information technologies in a multi-level system of higher education] / A. M. Bershadskiy, T. V. Glotova, I. G. Krevskiy // Trudy XIX Mezhdunarodnoy ob»yedinennoy nauchnoy konferentsii «Internet i sovremennoye obshchestvo». — Sankt-Peterburg, 2016.
4. Krevskiy, I. G. Elektronnaya informatsionnaya obrazovatel'naya sreda krupnogo vuza [Electronic information educational environment of a large university] // v sbornike: Informatsionno-telekommunikatsionnyye sistemy i tekhnologii materialy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Moskva, 2017.
5. Lobachev, S. L. Sostoyaniye distantsionnogo obucheniya v MIIT i napravleniya yego dal'neyshego razvitiya [The state of distance learning at MIIT and the directions for its further development] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 10 (10). — С. 18—27.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 615.8

© Постол Ольга Львовна
— кандидат педагогических наук, доцент,
доцент кафедры «Физическая культура и спорт»
Российского университета транспорта (МИИТ)
OLP1881@yandex.ru

© Бабина Вера Сергеевна
— преподаватель Правового колледжа
Российского университета транспорта (МИИТ)
vera_k83@mail.ru

Комплексное использование восточных оздоровительных гимнастик в целях повышения стрессоустойчивости будущих специалистов транспортной отрасли

Аннотация. Сохранение и улучшение здоровья студентов транспортных вузов, формирование здорового образа жизни — наиважнейшие задачи физического воспитания в Российском университете транспорта. С каждым годом увеличиваются требования к специалистам транспортной отрасли, их психофизической подготовленности к профессиональной деятельности. Все это вызвано комплексным влиянием отрицательных воздействий атмосферы на производстве. К таковым относятся — электромагнитное излучение, особенные звуковые режимы, постоянная механическая вибрация, неблагоприятные экологические условия, загрязнение окружающего воздуха химическими выбросами транспортом, которые в конечном итоге приводят к негативному воздействию на организм работника транспортной отрасли, особенно на его нервную, сердечно-сосудистую, дыхательную системы. В статье предлагается программа для студентов транспортного вуза с комплексным использованием нетрадиционных оздоровительных гимнастик (цигун, йога, тайцзицюань (восемь кусков парчи), гимнастика для рук и ладоней Йосиро Цуцуми, комплексы упражнений по системе Табата, дыхательная и суставная гимнастики и др.) в сочетании с отечественными упражнениями физического воспитания (элементы гимнастики, подвижные игры, упражнения легкой атлетики и др.). В Российском университете транспорта на базе кафедры «Методология права и юридическая коммуникация»

секции «Физическая культура» Юридического института РУТ (МИИТ) с 2015 по 2019 г. был проведен Педагогический эксперимент, в нем приняли участие студенты Юридического института РУТ (МИИТ). Студенты экспериментальной группы, которые занимались по разработанной методике оздоровления, показали очень высокие результаты тестирования (P<0,01) в конце педагогического эксперимента. Таким образом, доказана эффективность данной методики с использованием восточных гимнастик, которая благоприятствует улучшению функционального состояния, психофизических качеств, физического состояния, здоровья. Упражнения с элементами нетрадиционных оздоровительными гимнастик очень благотворно воздействуют на организм обучающихся, способствуя профилактике заболеваний, повышению уровней работоспособности и стрессоустойчивости. Также программа оздоровления способствует реализации функциональной, психологической и физической подготовки студентов РУТ (МИИТ) к будущей профессиональной деятельности.

Ключевые слова: физическая культура; нетрадиционные оздоровительные гимнастики; методика оздоровления; транспортный вуз; здоровье.

© Olga L. Postol
— Candidate of Pedagogical Sciences, docent, associate professor of the department “Physical Training and Sport” of the Russian University of Transport

© Vera S. Babina
— lecturer of the Law College of the Russian University of Transport

The complex use of oriental health gymnastics in order to increase the stress resistance of future transport specialists

Abstract. Health preservation and improvement of the students of transport universities, the formation of a healthy lifestyle are the most important tasks of physical education at the Russian University of Transport. Annually the requirements for transport industry specialists and their psychophysical readiness for professional activities are constantly increasing. This is caused by the complex influence of the negative environmental effects at the workplace. They are electromagnetic radiation, special sound modes, constant mechanical vibration, unfavorable environmental conditions, environmental pollution by chemical transport emissions, which ultimately lead to negative effects on the body of a transport worker, especially on his nervous, cardiovascular, respiratory systems. The current paper has proposed a

program for transport university students with the complex use of non-traditional health-improving gymnastics (qigong, yoga, taijiquan (eight pieces of brocade), arm and palm gymnastics by Yoshiro Tsutsumi, Tabata system exercises, breathing and joint gymnastics, etc.) in combination with domestic physical exercises (elements of gymnastics, outdoor games, athletics exercises, etc.). In the Russian University of Transport on the basis of the department "Methodology of Law and Legal Communication" ("Physical Culture" section) there was conducted pedagogical experiment with the participation of the Law Institute students from 2015 to 2019. The students of the experimental group engaged in the developed recovery methodology showed very high test results ($P < 0.01$) at the end of the experiment. Thus, there has been proved an efficiency of this technique using oriental gymnastics, which favored the improvement of the body condition, psychophysical and physical condition, and health in general. The exercises with elements of non-traditional health-improving gymnastics had a very beneficial effect on the body of students, preventing diseases, increasing levels of human performance and stress resistance. The recovery program also contributed to the implementation of the functional, psychological and physical preparation of students of RUT for future professional activities.

Keywords: physical education; non-traditional health-improving gymnastics; recovery technique; transport university; health.

В настоящее время сохранение и поддержание здоровья студентов Российского университета транспорта (будущих специалистов транспортной отрасли) представляется весьма актуальным.

Сегодня в Российской Федерации существует хорошая законодательная основа, которая направлена на профилактику и улучшение здоровья жителей страны, формирование их здорового образа жизни.

Так, в первой половине 2020 г. в г. Сочи планируется уже второй форум «Здоровое общество. На пути к цели 80+», где разными представителями органов власти будут рассматриваться серьезные национальные проекты, с помощью которых будут решены задачи по увеличению здоровой и активной продолжительности жизни граждан Российской Федерации. В эпоху информационных технологий с каждым годом возникает все больше задач в решении новейших проблем, связанных с недостатком двигательной активности молодого поколения, избыточной массой тела, понижением уровня физической подготовленности. Все это приводит к ухудшению здоровья молодежи, и в результате может весьма неблагоприятно повлиять на успешную профессиональную карьеру и на дальнейшее качество жизни.

На форуме также будут поднимать вопросы внедрения в учебные заведения России новейших программ по повышению уровня здоровья учащихся, роли преподавателя в процессе формирования здорового образа

жизни, культуры здоровья у молодого поколения. Ведь забота о здоровье подрастающего поколения и всего населения Российской Федерации стало одним из приоритетных целей государства. Ключевая роль в единой системе сохранения физического и психического здоровья жителей нашей страны является профилактика и поддержание, а также повышение уровня здоровья, непосредственно в учебных заведениях, на рабочих местах [URL: https://vademec.ru/news/2019/09/18/v-sochi-provedut-forum-zdorovoe-obshchestvo (дата обращения: 9 февраля 2020 г.)].

С каждым годом увеличиваются требования к будущим специалистам транспортной отрасли, их психофизической подготовленности к будущей профессиональной деятельности, которая характеризуется как особо экстремальная.

Все это вызвано комплексным влиянием отрицательных воздействий атмосферы на производстве. К таковым относятся электромагнитное излучение, особенные звуковые режимы, постоянная механическая вибрация, неблагоприятные экологические условия, загрязнение окружающего воздуха химическими выбросами транспортом, которые в конечном итоге приводят к негативному воздействию на организм работника транспортной отрасли, особенно на его нервную, сердечно-сосудистую, дыхательную системы [1].

В связи с этим и весьма жесткие требования, которые предъявляются к здоровью и функциональному состоянию будущих специалистов транспортной отрасли, которые должны быть прежде всего стрессоустойчивыми, с высокой концентрацией внимания и очень хорошей работоспособностью, ведущими здоровый образ жизни.

Необходим поиск новых, более конструктивных методов и средств в системе физического воспитания транспортных вузов Российской Федерации, с помощью которых повыситься психофизиологическое, духовное и физическое здоровье студентов.

Для будущих специалистов транспортной отрасли важным является умение управлять состоянием здоровья путем регулирования нервной системы, ее стрессоустойчивости. Согласно отечественному и мировому опыту немаловажное место в образовательном процессе высшего учебного заведения составляет обучение студенческой молодежи жизненно необходимым знаниям и умениям в области физической культуры и спорта, способствующим формированию здорового образа жизни, сохранению и укреплению здоровья, как физического, так и психического. Ведь расходы, потраченные на профилактику заболеваний, существенно уступают затратам на лечение приобретенных заболеваний.

За последние 10 лет отмечается рост интереса студенческой молодежи РУТ (МИИТ) к занятиям восточными оздоровительными практиками. Нетрадиционные оздоровительные средства — это древнейшие, испытанные веками упражнения восточных гимнастик, которые направлены на значительное улучшение эмоционального состояния

занимающихся, помогают снятию стрессов и поддержанию душевного равновесия.

Кроме того, занятия восточными оздоровительными гимнастиками помогают развивать и использовать психофизические качества человека, применить его скрытые резервы, находиться в гармонии с собой и окружающим миром.

Но несмотря на то что у большинства специалистов в области физической культуры и спорта эффективность занятий восточными гимнастиками сомнений не вызывает, использование таких средств в высших учебных заведениях пока крайне недостаточно [2; 3].

В Российском университете транспорта на базе кафедры «Методология права и юридическая коммуникация» секции «Физическая культура» ЮИ РУТ (МИИТ) с 2015 по 2019 г. был проведен педагогический эксперимент, в котором участие приняли студенты 1 курса Юридического института РУТ (МИИТ), поступившие в 2015—2016 учебном году, и затем, на протяжении четырех лет (до 2018—2019 учебного года, включительно) продолжали участвовать в этом эксперименте, уже став студентами 4 курса Юридического института РУТ (МИИТ).

В педагогическом эксперименте принимали участие две группы таких студентов (экспериментальная и контрольная). Студенты контрольной группы занимались по учебным рабочим программам дисциплин «Физическая культура и спорт» и «Элективные курсы по физической культуре и спорту». А студенты экспериментальной группы — по разработанной методике оздоровления с использованием восточных оздоровительных средств (цигун, йога, тайцзицюань (восемь кусков парчи), гимнастика для рук и ладоней Йосиро Цуцуми, комплексы упражнений по системе Табата, дыхательная и суставная гимнастики и др.) в сочетании с отечественными упражнениями физического воспитания (элементы гимнастики, подвижные игры, упражнения легкой атлетики и др.). Нетрадиционные оздоровительные гимнастики со студентами экспериментальной группы применялись на занятиях по физическому воспитанию, секционных занятиях «Йога и восточные оздоровительные гимнастики» спортивного клуба РУТ (МИИТ). Также студенты делали и самостоятельные (индивидуальные) задания, которые помогали более тщательно изучить и приобрести необходимые навыки для выполнения комплексов восточных оздоровительных гимнастик.

В содержание теоретического раздела экспериментальной программы в лекционной тематике были внесены дополнения теоретическими знаниями о возможностях и влиянии восточных оздоровительных практик на организм и психику занимающегося, его физическое и функциональное состояния (история возникновения, краткая характеристика основных направлений восточных оздоровительных гимнастик, комплексы оздоровительных упражнений (тайцзи-цюань,

хатха-йога, бадуаньцзин), оздоровительные средства восточной медицины).

По окончании проведенных тестирований физического состояния, развития физических и психофизических качеств в мае 2019 г. наблюдалась положительная достоверная динамика роста всех показателей у студентов экспериментальной группы ($P<0,01$).

Высокие результаты тестирования доказали, что студенты, занимаясь по разработанной автором методике оздоровления с применением нетрадиционных оздоровительных гимнастик в течение четырех лет, намного повысили уровень физического состояния, функциональной подготовленности и уровень развития психофизических качеств.

У студентов же контрольной группы результаты тестирований, проведенных в конце эксперимента, улучшились не намного ($P>0,01$).

Анализ вышеизложенного позволяет говорить об эффективности данной методики оздоровления с использованием нетрадиционных оздоровительных гимнастик.

Таким образом, доказана эффективность данной методики с использованием восточных гимнастик, которая благоприятствует улучшению функционального состояния, психофизических качеств, физического состояния, здоровья. Упражнения с элементами нетрадиционных оздоровительными гимнастик очень благотворно воздействуют на организм обучающихся, способствуя профилактике заболеваний, повышению уровней работоспособности и стрессоустойчивости. Также программа оздоровления способствует реализации функциональной, психологической и физической подготовки студентов РУТ (МИИТ) к будущей профессиональной деятельности.

Литература

1. Васельцова, И. А. Формирование профессиональной компетенции здоровьесбережения студентов железнодорожных вузов/ И. А. Васильцова, О. Н. Михайлова, М. А. Черепанова // Ученые записки университета им. П. Ф. Лесгафта. — 2019. — № 10 (176). — С. 55—60.
2. Макаров, А. В. Влияние китайской оздоровительной гимнастики ушу на здоровье и физическую подготовленность студентов // Вестник Вятского государственного гуманитарного университета. — 2012. — № 1-3. — С. 73—78.
3. Постол, О. Л. Экспериментальное обоснование эффективности программы оздоровления студенток транспортного вуза с использованием восточных оздоровительных практик / О. Л. Постол, О. Н. Панкратова, В. С. Бабина // Ученые записки университета им. П. Ф. Лесгафта. — 2019. — № 11 (177). — С. 361—365.

References

1. Vasel'tsova, I. A. Formirovaniye professional'noy kompetentsii zdorov'yesberezheniya studentov zheleznodorozhnykh vuzov [Formation of professional competence for the health care of students of railway universities] / I. A. Vasil'tsova, O. N. Mikhaylova, M. A. Cherepanova // Uchenyye zapiski

universiteta im. P. F. Lesgafta. — 2019. — № 10 (176). — S. 55—60.
2. Makarov, A. V. Vliyaniye kitayskoy ozdorovitel'noy gimnastiki ushu na zdorov'ye i fizicheskuyu podgotovlennost' studentov [The Impact of Wushu Chinese Wellness Gymnastics on the Health and Physical Fitness of Students] // Vestnik Vyatskogo gosudarstvennogo gumanitarnogo universiteta. — 2012. — № 1-3. — S. 73—78.
3. Postol, O. L. Eksperimental'noye obosnovaniye effektivnosti programmy ozdorovleniya studentok transportnogo vuza s ispol'zovaniyem vostochnykh ozdorovitel'nykh praktik [Experimental substantiation of the effectiveness of the rehabilitation program for students of a transport university using oriental wellness practices] / O. L. Postol, O. N. Pankratova, V. S. Babina // Uchenyye zapiski universiteta im. P. F. Lesgafta. — 2019. — № 11 (177). — S. 361—365.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 159.942.2

© Цуканова Елена Вениаминовна
— кандидат психологических наук, профессор кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
tsukanova_ev@mail.ru

Стресс как деструктивное психоэмоциональное состояние и фактор риска в управлении транспортными средствами

Аннотация. В статье осуществляется анализ стресса как деструктивного психоэмоционального состояния, переживаемого людьми в экстремальных ситуациях жизни и деятельности. Рассматриваются сущностные характеристики, особенности, факторы и механизмы стресса, его поведенческие, деятельностные, психофизиологические, когнитивные и эмоциональные проявления. Особое внимание уделено анализу стресса как фактора риска в профессиональной деятельности операторов, управляющих транспортными средствами. Рассматриваются специфические факторы стрессов, переживаемых операторами в наиболее стрессогенных ситуациях управления автомобильным, речным и морским водным, подводным, воздушным, космическим, железнодорожным транспортом. Информация, представленная в данной статье, может быть использована в процессе диагностики и оценки функциональных состояний персонала, управляющего транспортными средствами, для целей профессионального отбора кадров транспортной сферы, при оперативном решении вопроса о допуске к работе на транспортном средстве в особых и экстремальных ситуациях. С учетом чрезвычайного значения профессионального стресса как фактора, снижающего эффективность и безопасность деятельности по управлению транспортными средствами, провоцирующего возникновение аварийных ситуаций, сформулированы актуальные задачи по разработке психологического обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: экстремальная ситуация; стресс; эустресс; дистресс; стресс-фактор; проявления стресса; стрессоустойчивость; поведение; деятельность; система «человек—машина»; риск; транспортная безопасность.

© Elena V. Tsukanova
— Candidate of Psychological Sciences, professor of the department of Methodology of Law and Legal Communication of the Law Institute of the Russian University of Transport

A stress as a destructive psycho-emotional condition and a risk factor while driving

Abstract. The current paper has analyzed a stress as a destructive psycho-emotional condition experienced by people in extreme life situations. There have been considered the essential characteristics, features, factors and mechanisms of a stress, as well as its behavioral, activity, psychophysiological, cognitive and emotional manifestations. Special attention has been paid to the analysis of a stress as a risk factor in the professional activities of transport operators. There have been considered the specific stress factors experienced by operators in the most stressful driving situations on river and sea, underwater, air, space, rail. The information presented in the current paper can be used in the process of diagnosing and estimating the functional condition of driving staff for the professional selection of the transport personnel, while quickly resolving the issue of access to work on a vehicle in special and extreme situations. Taking into account the extreme importance of occupational stress as a factor that reduces the efficiency and safety of vehicle driving and provokes accidents, there have been formulated the urgent issues to develop psychological support for transportation safety.

Keywords: extreme situation; stress; eustress; distress; stress factor; manifestations of stress; stress resistance; behavior; activity; 'human-machine' system; risk; transportation safety/security.

Профессиональная деятельность, связанная с управлением транспортными средствами, по своему характеру стрессогенна как любая другая деятельность, осуществляемая в системах «человек—машина». Стрессогенность этой деятельности определяется преимущественно тем обстоятельством, что она, как правило, исполняется в экстремальных ситуациях. Основное требование, которое предъявляется и к человеку, и к машине в экстремальных условиях деятельности, — это их надежность. Однако большинство техногенных катастроф, аварий, несчастных случаев на транспорте связаны, главным образом, с так называемым «человеческим фактором» — с ненадежностью человека-оператора, управляющего транспортным средством. Ненадежность оператора, его неспособность сохранять эффективную работоспособность проявляется в увеличении количества ошибок, которые допускает оператор под влиянием экстремальных факторов, заставляющих его действовать на

пределе нормальных ресурсных возможностей. Истощение ресурсов является естественной реакцией организма, который под воздействием факторов экстремальности попадает в особое, деструктивное по своему характеру психофизиологическое состояние — состояние стресса. Именно стресс провоцирует ошибки человека-оператора, приводящие либо к бездействию, либо к совершению неадекватных действий по управлению транспортным средством. В то же время необходимо подчеркнуть, что проблема надежности человека, управляющего транспортом, не может быть сведена исключительно к фактору стресса. Существует множество других значимых условий, определяющих уровень надежности оператора, управляющего транспортным средством, и в конечном итоге влияющих на безопасность движения. К этим условиям могут быть отнесены психофизиологические особенности и антропометрические характеристики оператора, уровень его профессиональной пригодности и подготовки, состояние здоровья, склонность к нарушениям техники безопасности, пренебрежение правилами технической эксплуатации и проч. При этом стресс является тем психофизиологическим функциональным состоянием, на фоне которого действует вся совокупность указанных выше факторов надежности оператора. Именно поэтому так велика роль стресса в решении проблемы транспортной безопасности.

Принимая во внимание сказанное выше, полагаем, что психологическую диагностику и оценку профессионального стресса, переживаемого оператором, управляющим человеко-машинными системами, в том числе и транспортными средствами, целесообразно осуществлять с учетом следующих критериев:

— условия, причины и факторы возникновения стресса;

— проявления стресса в деятельности;

— поведенческие проявления стресса;

— физиологические проявления стресса;

— эмоциональные проявления стресса;

— когнитивные проявления стресса;

— социально-психологические проявления стресса;

— уровень стрессоустойчивости оператора;

— индивидуально-психологические особенности личности, влияющие на уровень стрессоустойчивости;

— время, в течение которого переживается стресс;

— тип стресса — острый или хронический;

— влияние стресса на самочувствие и здоровье оператора, наличие стрессозависимых психосоматических заболеваний;

— наличие (или отсутствие) у оператора посттравматического стрессового расстройства;

— способы и методы антистрессовой защиты, используемые оператором в условиях деятельности.

Следует отметить, что при психологической диагностике и оценке стресса важно помнить о связи стресс-факторов с последствиями и результатами стресса. Объективная оценка последствий и результатов стресса также важна для выявления особенностей его влияния на поведение и профессиональную деятельность субъекта. При этом последствия и результаты стресса будут во многом зависеть от типа переживаемого стрессового состояния. Так, например, результатом дистресса, как правило, является «слом каких-либо из механизмов приспособления, частичное или полное нарушение согласованности деятельности систем организма, в ряде случаев последующая выработка патологических форм преодоления негативных последствий. Примером таких патологических состояний являются депрессивные расстройства, возникающие на фоне стресса, посттравматическое стрессовое расстройство, психосоматические болезни, хронические изменения личности после переживания катастрофы и т.п.» [2, стр. 11]. Деструктивный характер данных факторов оказывает особо разрушительное воздействие на те виды профессиональной деятельности, которые осуществляются в экстремальных ситуациях. Деятельность по управлению транспортными средствами, несомненно, относится к этой группе видов человеческой деятельности.

Для практики психологической диагностики и оценки стресса, переживаемого операторами человеко-машинных систем, одной из актуальных также является проблема выявления его субъективных параметров.

В исследованиях данной проблемы отмечается, что интерес к ней определяется тем обстоятельством, что субъективные параметры стресса «являются тонким индикатором психической устойчивости (адаптированности к стрессовой ситуации) и опосредованно характеризуют отношение (когнитивную оценку) к стресс-факторам» [1, стр. 28]. С учетом этого факта Н. Е. Водопьянова предлагает осуществлять психологическую диагностику и оценку стрессовых состояний на основании анализа субъективных переживаний. В то же время исследователь справедливо отмечает, что «при диагностике стрессовых состояний трудным является вопрос соотношения объективных и субъективных параметров» [1, стр. 27].

По мнению Н. Е. Водопьяновой, наиболее характерными проявлениями стресса в субъективных переживаниях индивида являются:

«— ощущение потери контроля над собой;

— дезорганизация продуктивности деятельности (рассеянность, принятие ошибочных решений, снижение работоспособности);

— вялость, апатия, повышенная утомляемость;

— расстройства сна (в том числе, более долгое засыпание, ранее пробуждение);

— нарушения в эмоциональной сфере (раздражительность, снижение

настроения, придирчивость, необоснованная критичность);

— нарушение аппетита;

— увеличение количества выпиваемого алкоголя;

— увеличение употребления психоактивных средств (успокаивающих или стимулирующих);

— расстройство половой функции;

— переживание психического дискомфорта и жалобы со стороны нервно-психической сферы;

— нарушение продуктивности познавательной функции (снижение внимания, памяти, мыслительных процессов и др.);

— наличие физического дискомфорта и неприятных ощущений со стороны соматической системы организма (головная боль, боли в мышцах, спине, изжога, повышение давления)» [1, стр. 27—28].

По нашему мнению, для целей диагностики и оценки уровня профессионального стресса, переживаемого оператором человеко-машинных, в том числе транспортных систем, более значимыми являются объективные проявления стресса, которые могут быть измерены с помощью валидных и надежных психологических и психофизиологических методов, но не всегда могут быть адекватно оценены переживающим стресс субъектом.

Представляется, что объективная диагностика профессионального стресса, переживаемого операторами транспортных систем, должна иметь всесторонний, комплексный характер, и объективные проявления профессионального стресса оператора следует фиксировать в физиологической, эмоционально-волевой, когнитивной, социально-психологической, деятельностной и поведенческой сферах.

Принимая во внимание сказанное выше, назовем те объективные проявления стресса, которые необходимо тщательно отслеживать, контролировать и изучать при диагностике и оценке стрессовых состояний у персонала, управляющего транспортными средствами.

- Физиологические проявления стресса:

— нарушение сна, бессонница;

— быстрое утомление;

— стойкие головные боли;

— нарушения пищеварения, тошнота, спастические боли в кишечнике и желудке;

— повышенная потливость;

— увеличение частоты мочеиспускания;

— потеря сознания, обмороки;

— обострение хронических заболеваний;

— повышение артериального давления или, напротив, резкое падение артериального давления иногда до уровня, не совместимого с жизнью;

— повышение частоты сердечных сокращений, пульса;

— ощущение сильного, частого или нерегулярного сердцебиения;

— избыточное мышечное напряжение, судороги;

— реагирование вегетативной нервной системы: побледнение или покраснение кожи, расширение зрачков, рвота, диарея;

— нарушение секреции пищеварительных желез;

— быстрое увеличение или быстрая потеря массы тела;

— синестезии, ощущения покалывания в ногах и руках;

— летучие, мигрирующие боли в разных частях тела;

— аллергия, кожная сыпь;

— ощущение нехватки воздуха, одышка;

— ощущение комка в горле, пересыхание во рту, жажда;

— снижение защитной функции иммунной системы, активизация «дремлющих» вирусов;

— развитие онкологических заболеваний.

- Эмоционально-волевые проявления стресса:

— частые ошибки в разработке, принятии и реализации решений, поспешность либо запаздывание в принятии решений, нерешительность;

— пассивность, снижение уровня инициативности;

— высокий уровень ситуационной и личностной тревожности;

— боязливость, навязчивые фобические переживания;

— сниженное настроение, апатичность, депрессия;

— психическая слабость, слезливость, нервно-эмоциональная истощенность;

— нервные срывы, раздражительность;

— приступы гнева, агрессивность;

— отчаяние, выраженные проявления фрустрированности.

- Когнитивные проявления стресса:

— помутнение сознания, неспособность адекватно ориентироваться в происходящем;

— ослабление памяти, особенно оперативной;

— снижение концентрации внимания, усиление колебания внимания, трудности сосредоточения, повышенная отвлекаемость;

— нарушения логичности, последовательности, гибкости, глубины, прогностичности мыслительного процесса, спутанность мышления;

— навязчивые мысли, мозговая «жвачка»;

— нарушения восприятия пространства — часто возникают при действии таких стрессоров, как сенсорная депривация и искажение сенсорных сигналов; проявляются как трудности в определении удаленности объектов (особенно в условиях движения на большой скорости), в точном определении направленности и удалении визуальных и аудиальных сигналов; когнитивные нарушения этого типа особенно важно учитывать при управлении транспортными средствами;

— заторможенность, замедление речи (брадилалия), или, напротив, непрекращающийся словесный поток, ускорение речи (тахилалия) в

условиях острого стресса у субъекта, которому обычно не свойственны данные речевые нарушения в неэкстремальных ситуациях;

— ситуационная (временная) дислалия — нарушение под влиянием острого стресса звукопроизношения при нормальном слухе и сохранной иннервации артикуляционного аппарата, нечеткая, смазанная артикуляция, «проглатывание» букв и слогов, недоговаривание слов до конца; данные проявления исчезают при снижении уровня стресса;

— ситуационная (временная) паралалия — затруднения при произношении любых звуков родного языка в состоянии острого стресса, данные проявления исчезают при снижении стресса до уровня нормального психофизиологического состояния;

— косноязычие, трудности вербальной актуализации мысли, рассогласование речемыслительной деятельности;

— появление ситуационного (временного) заикания у субъекта, не страдающего логоневрозом;

— ситуационная (временная) афония — отсутствие голоса в состоянии острого стресса с последующим самопроизвольным восстановлением голоса при снижении уровня стресса;

— ситуационный мутизм — нарушение устной речи-говорения, полное молчание; часто сопровождается таким состоянием сознания, как оглушение, которое возникает как реакция на запредельный по своей мощности стрессор; впоследствии при снижении уровня стресса способность к говорению восстанавливается частично либо полностью;

— изменение паралингвистических и просодических характеристик устной речи — интонации (от чрезмерно, неадекватно экзальтированной до монотонной), мелодики речи (появляется неадекватная мелодика завершенности фразы, искажается вопросительная мелодика и мелодика информативности); при неадекватной мелодике речи трудно декодировать истинный смысл принимаемого сообщения, что затрудняет служебную коммуникацию оператора, переживающего острый стресс, и диспетчера; при переживании острого стресса изменяется дикция, что резко изменяет аудиологическую картину высказывания (появляются такие недостатки произношения, как нозализация;

— изменение экстралингвистических характеристик устной речи — изменение привычного характера речевого паузирования, неуместный смех, частые покашливания, вздохи, плач и др.

По вербальным проявлениям стресса с помощью методов речевой психодиагностики возможно определить уровень стресса, его глубину, а также степень деструктивного влияния стресса на поведения и деятельность человека, управляющего человеко-машинными системами, в том числе транспортными средствами.

- Социально-психологические проявления стресса:

— утрата значимых жизненных целей, уменьшение удовлетворенности жизнью;

— снижение самооценки и уверенности в себе;

— социальная отчужденность, дистанцирование, прекращение или уменьшение межличностных коммуникаций, отсутствие заинтересованности в общении, избегание дружеских отношений;

— предпочтение индивидуальных форм деятельности, избегание совместного делового взаимодействия, сотрудничества, коллективных видов работы;

— повышение конфликтности в межличностных отношениях и служебном общении;

— появление трудностей в общении, коммуникативных барьеров;

— изменение привычного стиля общения;

— неадекватно высокая доверительность либо утрата доверия в общении с коллегами по работе, начальством и подчиненными, с близкими и незнакомыми людьми.

- Проявления стресса в деятельности:

— нарастание негативной трудовой мотивации, неудовлетворенность работой;

— ошибочные действия, низкая продуктивность деятельности, снижение производительности и трудоспособности;

— трудоголия, доделывание работы дома;

— прекращение делегирования полномочий и ответственности, стремление контролировать исполнение должностных полномочий другими сотрудниками, отказ от взаимопомощи, либо, напротив, пассивность, резкое снижение или прекращение трудовой активности, отказ от деятельности;

— экстремальный характер управления системами «человек—машина», в том числе транспортными средствами (например, экстремальное вождение автомобиля, пренебрежение установленными правилами и нормами);

— нарушение структурных и динамических характеристик моторных навыков, составляющих основу профессиональных (трудовых) навыков и умений, необоснованное сворачивание отдельных этапов моторного навыка или выпадение отдельных структурных элементов и фаз из процессуального механизма его реализации;

— утрата координации в движениях;

— склонность к авариям и травмам.

- Проявление стресса в поведении:

— проблемы с управлением временем, прокрастинация;

— суетливость, непоседливость, торопливость, бессмысленная непродуктивная гиперактивность;

— постепенное формирование разного типа зависимостей — более частое употребление алкоголя, более интенсивное курение, формирование лекарственной зависимости от нейролептиков с ярко выраженным седативным и антипсихотическим эффектами;

— нарушение пищевого поведения: неконтролируемое, слишком частое поглощение пищи в чрезмерном количестве, утрата чувства насыщения, обжорство, «заедание» стресса, булимиеподобное психогенное переедание или, напротив, утрата чувства голода, фактический отказ от пищи;

— пренебрежение личной гигиеной, неухоженность;

— неуместные шутки, высказывания, действия, поступки, поражающие своей бестактностью и неадекватностью;

— появление интереса к какому-либо экстремальному увлечению в повседневной жизни, стремление «поймать адреналин» (прыжки с парашютом, руфинг, скайуокинг, паркур, бейсджампинг, маунтин-байкинг, диггерство, сталкерство, зацепинг, «собачий кайф» и проч.). Подобные экстремальные увлечения преимущественно свойственны молодым людям, которые таким образом пытаются разрядить накопленное стрессовое напряжение.

Так, в беседе с 32-летним московским водителем-таксистом выяснилось, что последние семь лет он ежегодно летает в Испанию, чтобы принять участие в энсьерро — чрезвычайно опасном развлечении, которое представляет собой бег людей по городским улицам перед группой разъяренных быков. По словам этого водителя, «адреналин просто зашкаливает, когда ты знаешь, что за тобой несется бешеное чудовище, которое в любой момент может поддеть тебя рогами за ребра». На вопрос: «Оправдан ли такой риск?» он не без юмора ответил: «Еще как оправдан! Возвращаешься домой, садишься опять за баранку, и никакой пассажир тебе не страшен! А знаете, какие пассажиры иногда попадаются — похлеще этих быков! Как говорится, клин клином вышибают и все познается в сравнении». Вот так иногда один стресс «вышибают» другим, еще более острым и рисковым.

Люди более зрелого возраста обычно уже приобрели определенный опыт профилактики стрессов и борьбы с ними, сформировали личностные ресурсы стрессоустойчивости, помогающие противостоять стрессу, не терять способность адаптации к стрессовым ситуациям, сохранять трудоспособность, качество жизни и деятельности.

Приведенная классификация общих проявлений стресса в различных сферах активности человека может быть использована при диагностике и оценке как острого, так и хронического стресса, переживаемого оператором человеко-машинных систем. Однако стресс у операторов транспортных систем имеет особенные проявления, поскольку преимущественно определяется факторами, зависящими от специфических характеристик деятельности по управлению транспортными средствами. В то же время необходимо учитывать, что наилучшая стратегия объективной и наиболее всесторонней диагностики и оценки стресса оператора в современных системах управления транспортом должна быть основана на учете стрессоров двух типов —

обыденно-бытовых факторов «стресса жизни», возникающего под воздействием стрессоров, не имеющих прямого отношения к профессиональной деятельности, и узко специфических стрессоров, возникающих исключительно под влиянием особенностей рабочей среды, содержания и целей деятельности по управлению конкретным транспортным средством. Наихудшим вариантом для результатов деятельности, психофизиологического и психологического состояния оператора является сочетание хронического «стресса жизни» и развившегося на его фоне острого профессионального стресса, обусловленного экстремальными характеристиками конкретной рабочей ситуации и профессиональной деятельности.

К основным (общим) факторам профессионального стресса, переживаемого оператором транспортных человеко-машинных систем, относятся такие стрессоры, как интенсивность деятельности, часто возникающие ситуации неопределенности, дефицит времени для принятия адекватного решения, информационные перегрузки или, напротив, недостаток информации, необходимой для принятия верных решений и совершения требуемых рабочих действий по их реализации, гиподинамия или вынужденная гиперактивность, монотонность деятельности, экстремальные режимы труда, приводящие к нарушению биологических ритмов жизнедеятельности, высокая вероятность возникновения нештатных и аварийных ситуаций, экологические характеристики рабочей среды, биологически неприемлемые для нормальной жизнедеятельности (повышенные шум, вибрация, влажность, неудовлетворительный температурный режим и проч.), технические сбои в работе систем управленческой (в том числе диспетчерской) коммуникации и т.п.

К специфическим стресс-факторам, действующим на оператора, управляющего транспортным средством, относятся те, которые обусловлены особыми условиями труда, характером и содержанием деятельности по управлению конкретным видом транспорта.

Приведем несколько примеров. Так, для персонала, обслуживающего морской, водный (танкеры, сухогрузы, контейнерные, рефрижераторные, трейлерные суда, лайнеры, ледоколы и др.) или подводный (военные субмарины, исследовательские батискафы) транспорт в длительных морских переходах, такими специфическими стресс-факторами будут являться факторы социально-психологического характера — групповая изоляция, ограниченное пространство, определяющее проксемические особенности служебного взаимодействия и общения; низкий уровень психологической совместимости членов экипажа; возникающие по этой причине коммуникативные трудности и конфликты в служебном и личном общении; длительная оторванность от семьи, широкого социального окружения и проч.

Для операторов, управляющих воздушным транспортом, стрессогенность их профессиональной деятельности преимущественно определяется низким уровнем вероятности выживаемости экипажа и пассажиров в случае катастрофы, с одной стороны, и высоким уровнем вероятности возникновения непрогнозируемых последствий нештатных и аварийных ситуаций, с другой стороны. Именно поэтому профессия пилота определяется как одна из наиболее стрессовых. Разгерметизация салона, отказ двигателя, отказ навигационных приборов, радиосвязи или автоматики, необходимость перехода к ручному пилотированию, пожар на борту самолета, проникновение посторонних лиц с агрессивными умыслами в кабину пилотов, угроза террористической атаки, захват террористами самолета и пассажиров в качестве заложников, ошибки ложного перехвата целей средствами наземной ПВО при пересечении самолетом зон боевых действий или военных учений, в результате чего гражданский самолет может быть сбит, нахождение на борту самолета дебоширов и неадекватных пассажиров, напряженные отношения с другими членами экипажа — вот только некоторые, но не единственные стресс-факторы, порождающие риски безопасного пилотирования. К указанным стрессорам, влияющим на состояние и деятельность летчиков, также относятся факторы, которые можно объединить под общим названием «пилотажные факторы стресса». Это, прежде всего, физические, психомоторные, когнитивные, психоэмоциональные, коммуникационные нагрузки, непосредственно связанные с процессом управления самолетом.

Для *экипажей космических кораблей и станций* в условиях длительного космического полета к перечисленным стресс-факторам добавятся факторы, зависящие от условий рабочей среды и специфики профессиональной деятельности космонавтов, т.е. факторы, вызванные сенсорной депривацией, невесомостью, феноменом публичности, одиночества, ограниченным объемом замкнутых помещений (малым пространственным ареалом отсеков космического корабля или станции), гиподинамией, высокой вероятностью возникновения нештатных ситуаций, непредсказуемостью последствий аварийных ситуаций в условиях открытого космоса, факторами новизны и неизвестности, неадаптированностью сенсорных систем к условиям невесомости на начальных этапах космического полета и проч. Особым стресс-фактором, действующим на космонавтов, является фактор непрерывности деятельности, поскольку даже при наличии автоматических управляющих устройств все наиболее ответственные этапы полета требуют постоянного контроля со стороны космонавта.

К группе особых стресс-факторов также может быть отнесен обязательный или принудительный порядок работы, при котором космонавт не может нарушить в процессе полета последовательность рабочих действий по заранее утвержденной программе. В данном случае речь идет об обязательной последовательности действий по

определенной заранее или сложившейся в процессе полета программе, когда изменение порядка следования рабочих операций невозможно или запрещено.

В то же время следует отметить, что невозможность изменения порядка следования рабочих операций и произвольной трансформации алгоритма деятельности является сильным стресс-фактором при управлении любым транспортным средством, особенно в том случае, если деятельность осуществляется в условиях временного дефицита.

Невозможность произвольного изменения алгоритма деятельности характерна также для экстремальных ситуаций управления автомобильным транспортом. Следует подчеркнуть, что экстремальные ситуации на автотрассе требуют предельно четкого исполнения эффективно сформированного, автоматизированного алгоритма управления транспортным средством. При этом сворачивание, «схлопывание» алгоритма будет означать, что водитель не может противостоять рабочему стрессу, который оказался настолько мощным, что разрушил структуру его профессиональной деятельности. В связи с этим следует отметить, что способность к формированию автоматизированных алгоритмов управления транспортным средством является не только проявлением высокого профессионализма, но и механизмом противостояния рабочему стрессу, копинговым ресурсом стрессоустойчивости.

Особого внимания также заслуживает тот факт, что для профессиональной деятельности водителей грузового и пассажирского автотранспорта чрезвычайно значимыми являются специфические стресс-факторы, к которым относятся: непредвиденность событий, возникающих в процессе управления автомобилем (например, неожиданно появляющиеся на проезжей части дороги пешеходы или животные); ремонт дорожного полотна без установления предупреждающих знаков, провалы грунта или другие повреждения дорожного полотна, которых еще вчера не было; грубые нарушения правил дорожного движения другими водителями; высокая личная ответственность, так как сев за руль, водитель может и должен рассчитывать только на себя, понимая, что автомобиль является средством повышенной опасности; часто возникающие ситуации неопределенности, вызванные такими факторами, как небрежная разметка дорожного полотна или ее отсутствие; меняющиеся правила дорожного движения и наказания за их нарушения; трудные, запутанные подъезды по примыкающим дорогам к сложным в инженерном отношении транспортным развязкам и их загруженность, что требует высокоразвитой способности к концентрации и распределению внимания, способности к адекватному восприятию пространства, пространственному воображению и прогнозу; низкий уровень культуры вождения, хамство и агрессия на дорогах со стороны других участников дорожного движения; неадекватное поведение пассажиров и проч.

Психологический анализ указанных стресс-факторов позволяет прийти к выводу, что к профессионально важным качествам водителя, обеспечивающим успешное выполнение деятельности, могут быть отнесены те индивидуально-психологические особенности, которые позволяют противостоять рабочему стрессу, вызванному вышеназванными стрессорами:

— свойства внимания — высокий уровень концентрации и устойчивости внимания, высокая скорость переключения внимания, большой объем внимания, позволяющий одновременно контролировать несколько объектов;

— свойства памяти — эффективная оперативная и моторная память; эффективное воспроизведение во всех видах памяти — моментальное извлечение из долговременной памяти необходимой информации и перевод ее в оперативную;

— психомоторные качества — высокая скорость сенсомоторных реакций, позволяющая быстро и адекватно реагировать на неожиданные дорожные ситуации;

— качества зрительного ощущения и восприятия — хороший динамический глазомер в разное время суток при изменяющейся освещенности, эффективная образная память, основанная на оптимальном функционировании зрительного анализатора, широкий диапазон оптимальной чувствительности зрительного анализатора; тонкие пороги дифференциальной чувствительности и гибкие пороги абсолютной чувствительности, что позволяет адекватно ориентироваться в дорожных ситуациях в сумеречное и ночное время суток; правильно сформированные перцептивные эталоны пространства и времени, что позволяет адекватно ориентироваться в пространственно-временных характеристиках дорожной ситуации;

— свойства регулятивных психических процессов — высокий уровень развития механизмов и навыков эмоциональной саморегуляции и контроля, а также волевой саморегуляции поведения и деятельности; обладание качеством «спонтанной адекватности» при принятии решений в экстремальных ситуациях, вызванных фактором временного дефицита; высокая помехоустойчивость.

Для машинистов, управляющих железнодорожным транспортом, наиболее значимыми специфическими стрессорами являются следующие факторы: чрезвычайная полифункциональность деятельности по управлению локомотивом; высокий уровень ответственности за безопасность пассажиров и грузов; необходимость руководить работниками локомотивной бригады, систематически и бдительно контролировать и оценивать их действия на предмет соответствия установленным регламентам и нормам, правилам эксплуатации железных дорог и локомотива; необходимость принимать решения в ситуациях временного дефицита при движении на высокой скорости; высокий

уровень постоянной готовности к принятию решений в критических ситуациях, например, в случае применения стоп-крана для экстренного торможения; непрерывный контроль в пути следования за показателями контрольно-измерительных приборов, запрещающими сигналами, состоянием контактной сети и железнодорожного полотна; возможность совершения террористических актов; наезд поезда на человека или столкновение с автотранспортным средством; монотонность деятельности, вызывающая сонливость и засыпание; ошибки диспетчеров и проч.

Последствиями профессионального стресса, переживаемого машинистом и вызванного названными выше факторами, могут быть: проезд запрещающих сигналов; ошибочная оценка эффективности работы тормозной системы локомотива в соответствии с ее техническими возможностями, состоянием и профилем железнодорожных путей и метеоусловиями; неадекватно принятые решения по управлению локомотивом; нарушение скоростного режима; расширение спектра профессиональных заболеваний, ухудшение физического и психологического состояния машиниста; аварии и крушения с человеческими жертвами и проч.

Анализ возможных последствий переживания профессионального стресса машинистом локомотива придает особую актуальность проблеме безопасности на железнодорожном транспорте.

Успешное противостояние указанным стресс-факторам может быть обеспечено в том случае, если машинист локомотива опирается в своей деятельности на такие индивидуальные личностные ресурсы, как высокий уровень профессиональной компетентности; доскональное знание методов вождения локомотивов; нервно-психическая устойчивость и самообладание; быстрота реакций; развитые навыки концентрации, устойчивости и переключения внимания; оперативность, критичность и прогностичность мышления; физическая выносливость; хорошее здоровье; отсутствие медицинских противопоказаний в отношении деятельности по управлению локомотивом; наличие таких характерологических личностных качеств, как организованность, дисциплинированность, надежность, ответственность, решительность, благоразумие, предусмотрительность и осторожность.

В то же время следует отметить, что риски возникновения нештатных ситуаций при управлении транспортными средствами разных видов определяются не только стрессом, переживаемым оператором из-за его личностных особенностей, подтверждающих низкую стрессоустойчивость. В инженерно-психологических исследованиях причин возникновения профессиональных стрессов в деятельности операторов, управляющих транспортными средствами, особое внимание уделяется анализу тех факторов, которые вызывают профессиональные стрессы из-за

несоблюдения эргономических требований к проектированию рабочих мест. К наиболее значимым стресс-факторам этого типа относятся:

— несоответствие эргономических особенностей рабочего места антропологическим и психофизиологическим особенностям оператора;

— несоответствие возможностей средств отображения информации функциональным особенностям сенсорных систем оператора (визуальной, аудиальной, статико-динамической, тактильной и проч.);

— при конструировании диалоговых средств деятельности не в полной мере учтены особенности психофизиологических и вербально-логических механизмов обработки информации, ее приема и передачи, кодирования и декодирования;

— некачественные экипировка и снаряжение, не обеспечивающие надлежащее исполнение оператором его функциональных обязанностей;

— аппаратура обучения оператора основным профессиональным навыкам (модели, симуляторы) не в полной мере соответствует эргономическим характеристикам реального транспортного средства;

— количество средств и предметов труда значительно превышает эргономический оптимум;

— рабочее пространство организовано таким образом, что мешает свободе движений и перемещения при эксплуатации транспортного средства;

— непродуманная пространственно-предметная структура рабочего места, когда ее элементы не располагаются в соответствии с теми их функциями, которые они выполняют в технологическом процессе и не соответствуют биомеханике человеческого тела;

— недостаточно продуманная защита от вредных и опасных производственных факторов.

Если к действию вышеназванных эргономических стрессоров присоединяются особо действенные стресс-факторы, зависящие от индивидуально-психологических качеств субъекта, то возникновение профессионального стресса у оператора, управляющего транспортным средством, неизбежно. К группе таких особенно значимых стрессоров, зависящих от индивидуально-психологических особенностей личности оператора, относятся: нетолерантность к ситуациям неопределенности; категоричность или негативизм в восприятии и оценке альтернативных вариантов решения рабочих проблемных ситуаций; нейротизм, слабость нервных процессов; высокий уровень личностной тревожности; неадекватные самооценка и уровень притязаний, не соотносимые с содержанием и целями деятельности; перфекционизм и трудоголизм, которые изнуряют ресурсную сферу индивида и снижают его стрессоустойчивость; внутриличностные конфликты, иррациональные и весьма субъективные установки по отношению к тому, как следует оценивать результаты деятельности, какие способы и алгоритмы решения производственных задач являются наиболее эффективными и проч.

Вся совокупность выше перечисленных стресс-факторов превращает ситуации профессиональной деятельности по управлению транспортными средствами в ситуации, экстремальные по своему характеру.

Под воздействием экстремальных факторов оператор, управляющий транспортным средством, попадает в так называемое «экстремальное состояние» — особое психоэмоциональное состояние, дисфункциональное по своей сути, выраженное в рассогласовании процессуально-динамических характеристик деятельности, при котором также нарушается ее структура, а в крайнем случае могут наблюдаться отказы от деятельности, возникать ступорообразные состояния, навязчивые компульсивные действия, паника.

Таким образом, стресс является наиболее типичным, деструктивным психоэмоциональным состоянием, возникающим в экстремальных ситуациях. Деструктивный характер стресса выражен преимущественно в его способности разрушать психологически нормальную структуру деятельности, осуществляемую субъектом в экстремальных ситуациях, ломать сформированные операционные и мотивационные алгоритмы деятельности, критически изменять ее механизмы и процессуально-динамические характеристики, а также расстраивать обоснованную целями и задачами деятельности отработанную последовательность ее этапов и фаз. Все эти постстрессовые последствия самым непосредственным и негативным образом отражаются на транспортной безопасности.

Принимая во внимание чрезвычайное значение профессионального стресса как фактора, снижающего эффективность и безопасность деятельности по управлению транспортными средствами, учитывая его возможность провоцировать возникновение рисковых, нештатных, аварийных ситуаций, представлять угрозу для жизни и деятельности операторов, пассажиров и безопасности грузов, считаем необходимым в качестве первоочередных решение следующих актуальных задач, связанных с разработкой психологического обеспечения транспортной безопасности:

1) исследовать ресурсы стрессоустойчивости операторов человеко-машинных систем, выявить структуру и компоненты ресурсной сферы субъекта, обеспечивающие высокий уровень стрессоустойчивости в экстремальных ситуациях деятельности по управлению транспортными средствами;

2) разработать методы и технологии объективной психологической диагностики и экспертной оценки уровня стрессоустойчивости, обусловленного индивидуально-психологическими особенностями субъекта деятельности;

3) на этом основании предложить критерии профессионального отбора стрессоустойчивых претендентов на должности операторов, управляющих

различными транспортными средствами;

4) разработать систему профессионально важных качеств для операторов, способных обеспечить оптимальное (безаварийное) управление различными транспортными средствами (по видам транспорта — для водного, воздушного, железнодорожного, автомобильного, подземного, космического, трубопроводного и других видов транспорта);

5) разработать классификации факторов, вызывающих профессиональные стрессы у операторов, управляющих различными транспортными средствами, с учетом специфики, содержания и задач их операторской деятельности;

6) учитывать разработанные классификации стрессоров при эргономическом проектировании рабочего места и рабочей среды операторов различных транспортных систем;

7) разработать классификации проявлений профессионального стресса у операторов транспортных систем с учетом содержания, характера и специфики деятельности по управлению конкретным транспортным средством, а также с учетом индивидуального уровня стрессоустойчивости;

8) разработать и предложить для практического внедрения в процессы профессиональной подготовки операторов транспортных систем специальные прикладные технологии повышения психологической компетентности, а также технологии формирования навыков продуктивного совладания с профессиональным стрессом, психической саморегуляции и повышения стрессоустойчивости;

9) разработать и внедрить технологии психологической реабилитации лиц, систематически переживающих профессиональные стрессы, а также методы восстановления и наращивания личностных ресурсов, истраченных операторами человеко-машинных систем на преодоление стрессового воздействия экстремальных ситуаций деятельности;

10) в случаях наличия у операторов посттравматического стрессового расстройства (ПТСР), вызванного длительным и глубоким профессиональным стрессом, разработать и предложить для практического внедрения систему психологических, психотерапевтических, психокоррекционных и медицинских методов восстановления психологического и физического здоровья операторов, находящихся в состоянии ПТСР.

Представляется, что сформулированные задачи определяют круг актуальных проблем, связанных с необходимостью разработки комплексной программы психологического обеспечения транспортной безопасности.

Литература

1. Водопьянова, Н. Е. Психодиагностика стресса. — Санкт-Петербург : Питер, 2009.
2. Игумнов, С. А. Стресс и стресс-зависимые заболевания / С. А. Игумнов, В. А. Жебентяев. — Санкт-Петербург : Речь, 2011.

References

1. Vodop'yanova, N. Ye. Psikhodiagnostika stressa [Psychodiagnosis of stress]. — Sankt-Peterburg : Piter, 2009.
2. Igumnov, S. A. Stress i stress-zavisimyye zabolevaniya [Stress and stress-dependent diseases] / S. A. Igumnov, V. A. Zhebentyayev. — Sankt-Peterburg : Rech', 2011.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 796

© Щадилова Ирина Сергеевна
— кандидат педагогических наук, доцент, доцент кафедры «Физическая культура и спорт» Российского университета транспорта (МИИТ)

© Смирнова Галина Анатольевна
— старший преподаватель кафедры «Физическая культура и спорт» Российского университета транспорта (МИИТ)
ishchad@mail.ru

Самостоятельные занятия сотрудников транспортной отрасли физическими упражнениями с применением миофасциального релиза

Аннотация. В современной России человеческий ресурс является основным производительным фактором экономического развития и роста в стране, а обеспечение длительной дееспособности, долголетия остается одной из главнейших государственных задач. Создание новых программ и комплексов физических упражнений, направленных не только на развитие физических качеств человека, но и на возможность после тяжелого трудового дня, зачастую проведенного не в самых благоприятных условиях повышенных шумов, вибраций различного типа, работы в ночные смены, минимизировать для организма ударные нагрузки, становится актуальной необходимостью. В статье рассматривается современная система оздоровительной практики — «миофасциальный релиз» (МФР) и обосновывается возможность самостоятельного применения в быту всеми специалистами, задействованными в транспортной отрасли. Дается краткое описание методики, особенностей, целей и влияния, которое эта методика оказывает на физическое состояние занимающихся. Представленный комплекс релаксационных и рекреативных упражнений позволит стать универсальным средством для профилактики травм на производстве и в бытовых условиях. Методика миофасциального расслабления заключается в перекатывании определенным способом, отдельными частями тела с упором на роллер выделенных мышечных групп. Только после некоторой адаптации болевых зон и при ослаблении

мышечных болей следует постепенно увеличивать давление, повышая эффект расслабления.

Ключевые слова: миофасциальный релиз, мышцы, фасции, ролл, «прокатка», расслабление, напряжение, физическая культура в вузе, транспортная отрасль, профессиональные заболевания.

© Irina S. Shchadilova
— Candidate of Pedagogical Sciences, docent, associate professor
of the department of Physical Culture and Sports
of the Russian University of Transport

© Galina An. Smirnova
— senior lecturer of the department of Physical Culture
and Sports of the Russian University of Transport
ishchad@mail.ru

Self-Myofascial Release of transport industry employees

Abstract. In modern Russia, human resources are the main productive factor for economic development and growth in the country, and ensuring long-term capacity, longevity is one of the most important tasks in the country. The development of new programs and complexes of physical exercises, aimed not only at developing the physical qualities of a person, but also at the possibility after a hard working day spent in unfavorable conditions (with noise, vibrations of various types, in night shifts) to minimize immense loads for the body are of urgent necessity. The current paper has considered the modern system of health-improving practice, namely “myofascial release” (MFR) and substantiated the possibility of independent use in everyday life by all transport specialists. There has been given a brief description of the methodology, features, goals and the impact that this methodology could have on the physical condition of a person. The presented complex of relaxation and recreational exercises will make it possible to become a universal remedy to prevent injuries at work and in domestic conditions. The methodology of myofascial relaxation consists of specific rolling of selected body muscles rested on the roller. Only after some adaptation of the pain body parts and with the weakening of muscle pain, the pressure should be gradually increased which will result in the rise of the relaxation effect.

Keywords: myofascial release; muscles; fascia; roll; “rolling”; relaxation; tension; physical education at a university; transport industry; occupational diseases.

Кадровая политика транспортной отрасли Российской Федерации осуществляется на основе принципов сохранения трудового потенциала, здоровья и производственного долголетия своих сотрудников. Для работников проводятся многочисленные соревнования по видам спорта, спортивно-массовые и другие социально значимые мероприятия. Несомненно, важным видится вовлечение и приобщение к здоровому образу жизни и будущих специалистов, подготовкой которых многие годы занимается Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ). Потенциально значимым для будущего отрасли становится воспитание и внедрение в осознанную самостоятельную практику студентов-транспортников новых инновационных программ по формированию физической культуры личности.

Целью исследования стало изучение возможности применения инновационных технологий на занятиях физической культурой в вузе и их апробация для последующей рекомендации работникам транспортной отрасли всех направлений и профессий.

Каждое учебно-тренировочное занятие со студентами РУТ, будь то традиционные занятия по общей физической подготовке, занятия по видам спорта или комбинированные занятия, включая нетрадиционные виды гимнастики (НВГ) сопровождаются определенной нагрузкой как на организм в целом, так на отдельные группы мышц. Часто полученная нагрузка, как правило, на следующий после занятия день некоторое время сопровождается болями и даже ведет к скованности и небольшому ограничению в движениях [4]. Это связано с происходящими физиологическими процессами в мышцах. Человек по-разному реагирует на такие проявления организма, одним это ощущение в мышцах нравится, как проявление явного результата от занятий, и, как правило, оно их стимулирует для последующих занятий и нагрузок, другие — наоборот не готовы испытывать и преодолевать полученный дискомфорт, возможно, что для кого-то из студентов это может стать причиной пропуска учебного занятия и негативного отношения к физическим нагрузкам.

Аналогичное воздействие негативных последствий мышечных перенапряжений во время трудового процесса наблюдаются у представителей большинства транспортных профессий, сопряженных с высокой ответственностью, нервным перенапряжением, реактивной моторикой, необходимостью мгновенно принимать решения.

Результаты и обсуждение

Эффективным, но мало известным средством расслабления после активных физических нагрузок является миофасциальный релиз или расслабление (МФР). Это техника направленного воздействия на мышечные ткани для наилучшего их расслабления. Техника была разработана в Америке в 1980-е гг. в университете штата Мичиган, где проводили изучения и исследования различных техник массажа и мануальных техник и воздействие этих техник на тело человека. Авторами

методики МФР стали Энтони Чила, Джон Пекхам и Кэрол Манхейм. Термин «миофасциальный релиз» обрел широкую известность, а благодаря своей эффективности метод МФР становится востребованным во всем мире, он используется не только специалистами, такими как массажисты, остеопаты, физиотерапевты, но и на сегодняшний день это стало даже самостоятельным направлением в фитнес-индустрии. Техника МФР направлена на восстановление здорового функционирования мышц путем их расслабления. Она способна одновременно воздействовать как на ткани мышц, так и на соединительные ткани. Эффект релаксации достигается за счет механического воздействия, сдавливающего и растягивающего мышцу, благодаря которому происходит разрыв в миофасциальных структурах, т.е. размягчение уплотнений или тригерных точек. Такое специфическое механическое воздействие на мышцы вызывает активизацию работы центральной нервной системы, которая начинает посылать дополнительные сигналы на расслабление мышц и фасций [1; 2].

Работая со студентами-транспортниками, проходящими практику на производстве, в качестве самостоятельных занятий во внеурочное время, мы рекомендовали использовать упрощенный способ МФР: *Self Myofascial Reiease* (самостоятельное миофосциальное расслабление), не требующий постороннего участия массажиста или другого специалиста в этой области. Для того чтобы уменьшить ощущение боли в мышцах и добиться их расслабления, необходимо использовать специальное оборудование, которое и будет создавать давление и эффект растяжения на определенную область.

Основными видами такого оборудования являются: роллеры, цилиндры, мячи, двойные мячи. Самым универсальным из них является роллер, около 80% всех упражнения выполняются именно с его использованием. Это пенопластовый цилиндр-*foamroller*. Начинающим самостоятельные занятия МФР, а также при крепатуре рекомендуется использовать роллы средней жесткости. Роллеры, имеющие более жесткую фактуру, могут привести к еще более сильным болевым ощущениям и даже к травмам мягких тканей. Такой способ называется «прокатками». Для достижения эффекта сдавливания и растяжения мышечных волокон и фасций, благодаря которым и будет происходить разрушение триггерных точек, требуется от 30 до 45 секунд «прокатки». Перекатывание на ролле необходимо выполнять медленно, в сочетании со спокойным глубоким дыханием [3; 5].

Мячи используются для точечного воздействия на отдельные группы мышц и болевые области. Они также бывают разной фактуры и размера. Часто в самостоятельных занятиях МФР используются обычные теннисные мячи. Примеры практического применения МФР на занятиях по физической культуре и при проведении элективных курсов по физической культуре со студентами в вузе мы предлагаем:

— в водной части учебно-тренировочного занятия (во время разминки) в качестве профилактики травматизма, за счет улучшения подвижности суставов и повышения амплитуды движения в них;

— в заключительной части занятия для того, чтобы максимально снизить возникновения болей в мышцах, уже возникающих в результате полученной нагрузки и наиболее быстрого их восстановления;

— в качестве тренировочного средства во время самостоятельных внеурочных занятий для снятия мышечного перенапряжения, связанного с выполнением физической нагрузки высокой интенсивности (во время учебных занятий по физической культуре, при подготовке и сдаче норм ГТО, при подготовке и участии в спортивно-массовых мероприятиях) и/или в результате неправильной осанки или длительного пребывания в неудобной позе. А также для развития гибкости в определенных частях тела [3; 4].

Используя технику МФР самостоятельно, следует избегать распространенных ошибок при выполнении:

— начинать прокатку с наиболее болезненной точки;

— быстрый темп при перекатывании;

— слишком продолжительное воздействие (дольше минуты) на зону с наибольшей болезненностью;

— сутулое или искривленное положение тела;

— чрезмерное давление;

— неправильно подобранное оборудование.

Есть и определенные противопоказания, которые могут иметь как временный, так и постоянный характер, это: варикозное расширение вен, тромбофлебит, острые инфекционные заболевания, хронические или кожные заболевание в период обострения, онкология, порезы или открытые раны, беременность, повышенное или пониженное давление, травмы. Следует проявить осторожность и избегать воздействия на отделы позвоночника, в которых имеются межпозвонковые грыжи. Техники для самостоятельного выполнения МФР включают в себя, в основном, упражнения для верхней части спины и мышц ног.

Заключение

Регулярное использование на самостоятельных занятиях физической культурой или в бытовых условиях техники МФР поможет:

— скорректировать разбалансированные мышцы, которые приводят впоследствии к нарушениям осанки, связанным с неправильным удержанием той или иной позы. Такие нарушения приводят к изменениям выполнения техники упражнений и движений в целом, что становится частой причиной травм;

— улучшить осанку, снять гипертонус мышц, улучшить микроциркуляцию мягких тканей, что способствует более быстрому их восстановлению, повысить гибкость и подвижность суставов, обеспечить

вывод токсинов из организма для лучшей работы лимфатической системы.

Литература

1. Стефаниди, А. В. Мышечно-фасциальная боль : учебно-методическое пособие. — Иркутск, 2003.
2. Монхейм, К. Руководство по миофасциальному расслаблению / К. Монхейм, Д. Лаве. — Москва : Медицина, 2002.
3. Лопатин, И. В. Работа с триггерными точками. Расслабляем мышцы, избавляемся от боли. — Москва : Вектор, 2015.
4. Постол, О. Л. Повышение психофизических качеств студенток транспортного вуза на занятиях по физической культуре с применением восточных оздоровительных практик / О. Л. Постол, О. Н. Панкратова // Ученые записки университета им. П. Ф. Лесгафта. — 2019. — № 4 (170). — С. 262—265.
5. Щадилова, И. С. К вопросу использования гипопрессивной гимнастики на занятиях физической культурой в вузе / И. С. Щадилова, Г. А. Смирнова // Физическое воспитание и спортивная тренировка. — Волгоград, 2019.

References

1. Stefanidi, A. V. Myshechno-fastsial'naya bol' [Muscle-fascial pain] : uchebno-metodicheskoye posobiye. — Irkutsk, 2003.
2. Monkheym, K. Rukovodstvo po miofastsial'nomu rasslableniyu [Guide to myofascial relaxation] / K. Monkheym, D. Lave. — Moskva : Meditsina, 2002.
3. Lopatin, I. V. Rabota s triggernymi tochkami. Rasslablyayem myshtsy, izbavlyayemsya ot boli [Work with trigger points. We relax muscles, get rid of pain]. — Moskva : Vektor, 2015.
4. Postol, O. L. Povysheniye psikhofizicheskikh kachestv studentok transportnogo vuza na zanyatiyakh po fizicheskoy kul'ture s primeneniyem vostochnykh ozdorovitel'nykh praktik [Improving the psychophysical qualities of students of a transport university in physical education classes using oriental wellness practices] / O. L. Postol, O. N. Pankratova // Uchenyye zapiski universiteta im. P. F. Lesgafta. — 2019. — № 4 (170). — S. 262—265.
5. Shchadilova, I. S. K voprosu ispol'zovaniya gipopressivnoy gimnastiki na zanyatiyakh fizicheskoy kul'turoy v vuze [On the use of hypopressive gymnastics in physical education classes at a university] / I. S. Shchadilova, G. A. Smirnova // Fizicheskoye vospitaniye i sportivnaya trenirovka. — Volgograd, 2019.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 368.1

© Мальцев Виталий Анатольевич
— кандидат юридических наук, доцент, заведующий кафедрой административного, финансового и международного права Академии труда и социальных отношений

Особенности правового регулирования страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в Бразилии

Аннотация. В статье исследуются особенности системы правового регулирования страхования транспортных средств и страхования гражданской ответственности их владельцев в Бразилии. Показан процесс формирования страхового законодательства в этой сфере. Анализируются положения законодательных и иных нормативных правовых актов, регламентирующих объекты, условия и правила страхования на транспорте. Выделены специфические черты страхового законодательства, которые ярко проявляются в сфере страхования на транспорте. Рассмотрены вопросы государственного регулирования и контроля в сфере страхования транспортных средств, а также изменения, произошедшие в этой сфере за последнее время. Определены особенности страхового рынка Бразилии, в котором транспортное страхование занимает одно из ведущих мест. Дается характеристика национальной системы частного страхования, которая стала одним из приоритетных направлений в страховой сфере. Раскрыты функции и полномочия специальных органов надзора и регулирования страхового рынка. Делается вывод о том, что система правового регулирования и контроля в сфере страхования в Бразилии включает в себя сочетание государственного и частного управления. В связи с тем, что страхование транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев не является специальным видом, а отнесено к общему страхованию, в статье освещены их особенности и специфика правоотношений. Исследуются основные правовые аспекты обязательного страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. При этом указываются особенности в порядке заключения договора страхования, его условиях, а также в действующих правилах данного вида страхования. Отмечены существенные отличия в вопросах распределения страховых

премий и возмещения ущерба при наступлении страховых случаев. Рассмотрен порядок страховых выплат и указаны документы, необходимые для их получения. Указаны особенности применения мер ответственности как для страховых компаний, так и в отношении их руководителей, применяемых за нарушения правил страховой деятельности. По отдельным аспектам исследования дается сравнение положений страхового законодательства Бразилии с нормами российского законодательства, регулирующего страхование на транспорте.

Ключевые слова: страхование; договор страхования; страховщик; правила страхования; страховой полис; страховые документы; страховые взносы; страховой случай.

© Vitaliy An. Maltsev
— Candidate of Law, docent, head of the department
of administrative, financial and international law
of the Academy of Labour and Social Relations

Characteristics of the legal regulation of a vehicle insurance and a civil liability insurance of their owners in Brazil

Abstract. The current paper has studied the characteristics of legal regulation of a vehicle insurance and a liability insurance of their owners in Brazil. There has been shown a process of insurance legislation formation in this area. There have been analyzed the provisions of legislative and other regulatory legal acts governing the objects, conditions and rules of transport insurance. There have been established the specific features of insurance legislation, which are clearly manifested in the field of transport insurance. There have been considered the issues of state regulation and control in the field of a vehicle insurance, as well as changes recently occurred in this area. There have been determined the features of the Brazilian insurance market, where transport insurance occupies one of the main places. There has been given a characteristic of the national private insurance system, which has become one of the priority areas in the insurance sector. There have been disclosed functions and powers of special bodies of supervision and regulation of the insurance market. It has been concluded that the system of legal regulation and control in the insurance industry in Brazil includes a combination of public and private management. Due to the fact that a vehicle insurance and a civil liability insurance of their owners is not a special type, but referred to as general insurance, the current paper has highlighted their features and specifics of their legal relations. There have been studied basic legal aspects of compulsory civil liability insurance of vehicle owners. In this case, there have been indicated the features in the procedure for the singing of

an insurance agreement, its conditions, as well as the current rules of this type of insurance. There have been noted the significant differences in distribution of insurance premiums and compensation for damage occurred in the framework of insured events. There has been considered the procedure for insurance premiums and the documents required for getting insurance money paid. There have been indicated the features of liability measures applied both for insurance companies, and for their leaders for violations of insurance rules. There has been made a comparison of the provisions of Brazilian insurance legislation with the norms of Russian legislation governing transport insurance.

Keywords: insurance; insurance contract/agreement; insurer; insurance rules; insurance policy; insurance documents; insurance premiums; insurance case.

Развитие страхования на транспорте в Бразилии началось еще в начале XIX в. с открытием портов международной торговли и необходимостью страхования морских судов и грузов. Поэтому одним из первых ее видов стало морское страхование. Впоследствии получили распространение автомобильное и железнодорожное страхование. В настоящее время наряду с морским страхованием в большей степени развивается страхование на автомобильном транспорте, поскольку сеть автомобильных дорог в стране в значительной степени превосходит железнодорожные магистрали и воздушный транспорт. Так, к 2019 г. протяженность железных дорог в Бразилии составила чуть более 28,5 тыс. км, а автомобильных дорог — 1 580 964 км, из которых 212 798 км (13,5%) имеют асфальтовое покрытие, а остальные — грунтовое [http://www.transportes.gov.br (дата обращения: 17 января 2020 г.)].

До середины XIX в. страхование в Бразилии регулировалось актами гражданского законодательства Португалии. После освобождения от колониального господства в стране постепенно стала формироваться своя нормативная база. Так, еще в 1850 г. вступил в силу Коммерческий (Торговый) кодекс Бразилии, в котором были предусмотрены нормы, регулирующие как морское страхование, так и страхование имущества, которое находится на земле. В дальнейшем страховое законодательство существенно развивалось и охватывало все больше объектов, в том числе и в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры.

Длительное время страховой рынок Бразилии испытывал на себе сильное давление со стороны государственных органов, которые вводили ограничения или запреты на создание новых страховых компаний, регламентировали правила страхования. К сфере государственного регулирования относилось установление единых условий договоров, общих расчетов страховых тарифов, утверждение программ перестрахования (с приоритетом государственного перестраховщика), определение расчетов процентов по страховым услугам и т.п. Такое

вмешательство в деятельность страховщиков приводило к банкротству частных страховых компаний или во многом мешало их деятельности и развитию.

В последние годы ситуация на страховом рынке Бразилии стала меняться. Государственные монополии в области страхования и перестрахования постепенно сокращались, страховщикам представилась значительная свобода в выборе тарифов, видов услуг, условий договоров страхования. Кроме того, стабилизация экономики в совокупности с экономическим ростом, снижающейся инфляцией, а также осуществление приватизации предприятий государственного сектора и развитие транспортной сети способствовали росту спроса на негосударственное страхование [1].

В настоящее время в Бразилии наряду с морским страхованием развивается страхование автомобильного, железнодорожного и воздушного транспорта, а также гражданской ответственности их владельцев. Особенно широко применяется страхование автомобилей [http://www.worldbank.org/indicato (дата обращения: 28 августа 2019 г.)]. В Бразилии на 1000 человек населения приходится чуть более 250 автомобилей, и по этому показателю она входит в лидирующую группу стран Латинской Америки (уступая только Аргентине — 358, Тринидаду и Тобаго — 351 и Суринаму — 280 автомобилей), поэтому страхование автотранспортных средств и гражданской ответственности их владельцев являются наиболее распространенными видами имущественного страхования [https://www.itf-oecd.org/key-transport-statistics-2019-2018-data (дата обращения: 17 ноября 2019 г.)].

С вступлением в силу в 1969 г. Декрета-закона № 73 была сформирована национальная система частного страхования, но которая продолжала функционировать под контролем государства. Этим Декретом был создан специальный орган надзора и регулирования страхового рынка Бразилии (*SUSEP*), который входил в структуру Министерства финансов страны. К его полномочиям были отнесены: выдача лицензии страховщикам, перестраховщикам и страховым брокерам; осуществление регулирования и надзора за страховыми операциями; выдача разрешения на новые страховые услуги и принятие мер к нарушителям страхового законодательства [http://brasil.gov.br (дата обращения: 17 ноября 2019 г.)]. Кроме этого он осуществлял проверку и одобрение страховых бизнес-планов, которые были представлены на рынке, а также осуществление аккредитации и контроля за деятельностью страховых маклеров. Впоследствии этот орган был преобразован в Федеральное агентство частного страхования с той же аббревиатурой (*SUSEP*) и с несколько расширенными полномочиями [http://www.susep.gov.br (дата обращения: 23 января 2020 г.)].

В систему регулирования и контроля за негосударственной страховой деятельностью в Бразилии входят и другие органы управления. Основным

органом стал Национальный Совет частного страхования (*The National Private Insurance Council, CNSP*), который ответственен за определение руководящих принципов, условий и правил для частного страхования. В его функции также входят выбор направлений развития в области страхования, нормативное регулирование отдельных вопросов обязательного страхования, установление пределов (объемов) страховых операций и осуществление контроля за деятельностью частных страховых компаний в Бразилии [http://brasil.gov.br (дата обращения: 17 ноября 2019 г.)]. Президентом *CNSP* является Министр финансов. В указанный Совет также входят представители Министерства юстиции, Министерства социального обеспечения, Федерального агентства частного страхования (*SUSEP*), Центрального банка Бразилии (*Banco central do Brasil*) и Комиссии по ценным бумагам (*CVM*).

Существенные изменения произошли за последнее время в сфере перестрахования. С момента введения (в 1939 г.) перестрахование в Бразилии было исключительно прерогативой правительства и осуществлялось Бразильским обществом перестрахования («*IRB Brazil Re*»). Оно было организовано как товарищество на правах равной собственности между федеральным правительством и страховыми компаниями. Его создание было, прежде всего, нацелено на поддержание и развитие национальных страховых компаний, снижение оттока из страны иностранной валюты. К функциям «*IRB Brazil Re*» было также отнесено регулирование сострахования и операций ретроцессии (передача рисков в перестраховании от одного перестраховщика другому). Однако в январе 2007 г. на законодательном уровне была устранена государственная монополия на рынке перестрахования. Нормативное регламентация перестрахования, сострахования, сделок ретроцессии стало основной задачей Национального Совета частного страхования (*CNSP*). Таким образом, система правового регулирования и контроля в сфере страхования в Бразилии включает в себя сочетание государственного и частного управления, что в нынешних условиях следует признать наиболее рациональным и эффективным подходом.

Бразильский страховой рынок включает в себя общее страхование, индивидуальное страхование (особенно страхование жизни и здоровья), частные открытые планы пенсий и ценные бумаги капитализации, и в совокупности составляет приблизительно 3% валового внутреннего продукта страны. При сравнении с другими странами Южной Америки, в которых аналогичные показатели достигают от 6% до 7% валового внутреннего продукта, бразильский рынок явно отстает. Это объясняется тем, что для Бразилии характерен значительный объем личного страхования. Хотя по общему объему бразильский страховой рынок является одним из крупнейших в южно-американском регионе. По оценкам финансовых аналитиков, валовая прибыль страховых компаний ежегодно достигает порядка 70 млрд долл. США, при этом объем активов

перестраховочного рынка составляет около 3,5 млрд долл. США, что для Бразилии является высоким показателем. В то же время предпринимаются попытки увеличить общий объем страхового рынка страны, среди которых основными являются следующие направления:

— сокращение государственной монополии на операции по перестрахованию (что в настоящий момент уже практически сделано);

— снижение налогообложения на определенные виды страхования, особенно на страхование жизни;

— развитие транспортного страхования и увеличение видов страховых услуг [http://www.russobras.ru (дата обращения: 1 февраля 2019 г.)].

Следует заметить, что в отличие от некоторых стран с федеративным устройством (США, Австралия) в Бразилии страховое законодательство является в большей степени прерогативой государства. Власти штатов (субъекты Федеративной Республики Бразилия) существенно ограничены в сфере страхования и имеют право устанавливать лишь отдельные положения, которые определены федеральным законодательством, т.е. в этом вопросе имеется определенное сходство с системой страхового законодательства России.

Страховые компании в Бразилии работают наиболее усиленно в области рисков собственности и гражданской ответственности. В этих сферах основными проданными пакетами услуг являются автомобильные страховки, формирующие более чем одну треть всего объема страховых взносов. Вторым по сборам страховой премии является страхование ответственности автовладельцев, которое является в соответствии со страховым законодательством обязательным по всей стране. Существует также и добровольное страхование транспортных средств. Однако оно не пользуется большой популярностью даже у владельцев автомобилей из-за довольно высокой стоимости. В то же время в отличие от других латиноамериканских стран в Бразилии страховщикам разрешено одновременное страхование жизни и других видов рисков, не связанных с жизнью, в том числе транспортное страхование и страхование гражданской ответственности.

Особенностью страхового законодательства Бразилии является установление требований к платежеспособности страховщиков, которые определяются специальными формулами, основанными на соотношении объемов собранных страховых премий и чистых активов. Для бразильских страховых компаний установлено, что чистые активы должны составлять более чем 20% от среднего объема собранных премий за прошедшие три года деятельности. Минимальный капитал, необходимый для страхования компаний, занимающихся страхованием, не связанным со страхованием жизни, в том числе страхованием транспортных средств и гражданской ответственностью необходимый для осуществления деятельности в Бразилии, состоит из неизменной части уставного капитала, необходимой для получения разрешения на осуществление страховой деятельности и

изменяемой (резервной) части, необходимой для работы на определенной территории Бразилии. Так, для страховых компаний, получивших разрешение осуществлять деятельность в области, не связанной со страхованием жизни, и функционирующих на территории Бразилии, минимальный капитал должен составлять не менее 7,2 млн реалов (1,8 млн долл. США). При этом сумма неизменного, базового минимального капитала, требуемого для получения разрешения на занятие страховой деятельностью, не связанной со страхованием жизни (страхование транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев) должен составлять 1,2 млн реалов (около 300 тыс. долл. США). Сумма изменяемой части требуемого минимального капитала зависит от штата Бразилии, на территории которого страховая компания работает или собирается работать, и может колебаться в пределах от 30 до 70% от размера базового минимального капитала. Выполнение указанных требований является основанием для получения не только лицензии, но и разрешений для осуществления дополнительных видов страхования, которые в последнее время стали широко применяться, в том числе в сфере транспортного страхования [2].

Еще одной особенностью страховой деятельности в Бразилии, в отличие от других латиноамериканских стран, является разрешение для страховых компаний одновременного страхования жизни и других рисков, не связанных с жизнью. То есть страховщики могут осуществлять все виды страхования, в том числе страхование любых транспортных средств и страхование гражданской ответственности их владельцев. К тому же в структуре Национального совета частного страхования (*CNSP*) действует специальный Консультативный комитет, занимающийся вопросами страхования на транспорте, в полномочия которого входит разработка и регламентация правил и условий страхования, а также рекомендации по актуарным расчетам страховых тарифов, страховых сумм и иным аспектам.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (*DPVAT*) осуществляется на основе договора страховщика и страхователя, с выдачей полиса обязательного страхования, который призван, в первую очередь, обеспечить защитой потерпевших в дорожно-транспортных происшествиях (далее — ДТП), произошедших на территории страны, будь то пешеходы, пассажиры, водители и другие лица. Также указанным полисом страхуется имущественный ущерб, который может быть причинен в результате ДТП. *DPVAT* гарантирует возмещение ущерба в случае смерти и постоянной инвалидности, а также возмещение расходов на медицинское обслуживание и оплату больничных, но при этом страховщик имеет право проверки этих расходов. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств охватывает следующие категории транспортных средств:

категория 1 — автомобили частных лиц;

категория 2 — такси, аренда автомобилей, в том числе автомобили, используемые для обучения вождения;

категория 3 — автобусы, микроавтобусы и маршрутки (городские, междугородние, сельские и межгосударственные);

категория 4 — микроавтобусы с местами не более 10 пассажиров и автобусы, микроавтобусы с такой же вместимостью (городские, междугородние, сельские и межгосударственные);

категория 8 — мопеды;

категория 9 — мотоциклы, скутеры и подобные средства передвижения;

категория 10 — грузовики, камневозы (грузоподъемностью до 1,5 т), машины и оборудование для земляных работ и другие грузовые транспортные средства [http://brasil.gov.br (дата обращения: 18 января 2020 г.)].

В соответствии с законодательством для осуществления обязательного и добровольного страхования транспортного средства и страхования гражданской ответственности его владельца необходимо представить в страховую компанию свидетельство о регистрации и лицензию транспортного средства (*CRLV*), действующие на текущий год, а также страховой полис за предыдущий год. Представление лицензии обязательно для всех транспортных средств, которые имеют собственный двигатель и работают на земле или асфальте. Необходимо отметить, что в Российской Федерации такое требование отсутствует. В нашей стране обязательное лицензирование осуществляется в отношении деятельности организаций, связанных с перевозкой грузов и пассажиров [http://www.pravo.gov.ru (дата обращения: 1 марта 2019 г.)].

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (*DPVAT*) не покрывает случаи, связанные с ДТП без пострадавших, травмами, которые были получены на дороге и были вызваны не ДТП и травмами, полученными в результате ДТП за пределами национальной территории. Аварии с участием транспортных средств, которые зарегистрированы за рубежом, и их владельцем, которым является иностранное лицо, не подпадают под указанное страхование. Однако иностранное лицо может на территории Бразилии в добровольном порядке застраховать свою гражданскую ответственность. Если же иностранное лицо временно (более одного года) или постоянно осуществляет какой-либо вид деятельности, связанный с использованием транспортных средств, то оно подпадает под страхование *DPVAT*.

В Бразилии страховые премии, как и во многих других странах, уплачиваются при заключении договора страхования, но при этом могут быть выплачены в рассрочку (до семи оплат в течение действия договора). Некоторые страховщики в договорах указывают размер страховых премий и страховые суммы в иностранной валюте (как правило, в долларах США).

Это позволяет стабилизировать выплаты и защитить их от инфляционных процессов. Размеры страховых премий в рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств устанавливаются страховщиком в соответствии с положениями Закона № 11.945 (2009 г.) и постановления Национального совета частного страхования № 215 (2010 г.). Их размер зависит от вида транспортного средства, его мощности, водительского стажа, а также наличия или отсутствия совершения владельцем ДТП. На размер страховой премии оказывает влияние и территория эксплуатации транспортного средства (город, сельская местность и т.п.).

В Бразилии размер совокупной страховой премии в год составляет около 50 млрд долл. США (15-е место в мире), но на человека приходится чуть более 250 долл. США (49-е место в мире). При этом, как указывалось выше, на долю обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и обязательного страхованию транспортного средства (поездов, морских судов, самолетов гражданской авиации и др.) приходится более 30% от общей суммы уплаченных страховых премий.

Интересным представляется распределение премий, поступающих от обязательного страхования гражданской ответственности и обязательного страхования транспортных средств. Из общей суммы премий 50% поступают в фонд Национального совета частного страхования, из которых 45% отчисляются на ремонт и модернизацию дорог, а 5% направляются на финансирование специальной программы по профилактике ДТП. Остальные 50% премий направляются на выплату страховых возмещений, оплату административных и операционных расходов [http://brasil.gov.br (дата обращения: 11 ноября 2019 г.)].

Каждый страховщик устанавливает свою процедуру урегулирования убытков по обязательному страхованию гражданской ответственности, но при этом она должна соответствовать общим правилам, определенным законодательством страны. В рамках обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (*DPVAT*) осуществляется возмещение медицинских расходов пострадавшему (*DAMS*), которое является как бы одним из составных его элементов. Право на возмещение медицинских расходов имеет лицо, которое пострадало в результате ДТП и оплатило оказанные медицинские услуги по неотложной помощи, по оказанию услуг (в том числе консультации) врача, а также по проведению медицинской экспертизы и приобретение лекарственных препаратов.

В случае смерти, постоянной инвалидности, полученных в результате ДТП, полного или частичного возмещения расходов на медицинское обслуживание, в том числе в сети частных лечебных учреждений, страховые выплаты осуществляются в следующих размерах: в случаях смерти — 13 500 бразильских реалов (около 3300 долл. США); в случае

постоянной инвалидности — до 13 500 бразильских реалов, в зависимости от интенсивности лечения и сроков восстановления пострадавшего, на основе специальной таблицы, установленной в Законе. При получении вреда здоровью при ДТП, не вызвавшего инвалидность, расходы на медицинское обслуживание и больничные выплачиваются в размере до 2700 бразильских реалов (659 долл. США), с учетом назначения расходов, их квалификационного характера и других факторов.

В законодательстве Бразилии определен срок исчисления и уплаты страховой суммы. Так, в случаях смерти или получения постоянной инвалидности он равен трем годам, исчисляемым от даты наступления смерти или даты установления инвалидности. Срок исчисления выплат на возмещение медицинских расходов также равен трем годам, начиная с даты ДТП [2].

Необходимо отметить, бразильское страховое законодательство строго регламентирует порядок получения страховой выплаты. Основанием для ее получения является предоставление строго установленных документов. К ним относится так называемый акт «declaratório», т.е. документ, выданный официальным органом (дорожной полицией), который доказывает существование аварии, обстоятельства ее совершения, участие виновного лица и наличие жертв (пострадавших). Этот документ не только регистрирует ДТП, но и устанавливает точное время его совершения и последствия, связанные с ущербом. В то же время размер ущерба в нем не определяется, а указываются только повреждения и факт причинения вреда жизни и здоровью. Поэтому настоятельно рекомендуется даже при незначительных авариях вызывать работников дорожной полиции для составления этого документа.

Еще одним обязательным документом, необходимым для предоставления в страховую компанию, является запись «первого звонка», т.е. фиксация звонка о ДТП в медицинское учреждение. В нем указывается время поступившего звонка, лицо которое сообщило об аварии, описание телесных повреждений потерпевших и какая им была оказана помощь [http://dpvatbrasil.com.br/dpvatBrasil (дата обращения: 14 февраля 2019 г.)]. Такая запись может быть предоставлена как на бумажном носителе, так и на звуковоспроизводящем устройстве. Как правило, страховые компании или суды (если дело рассматривается в судебном порядке) запрашивают запись «первого звонка» в обеих формах. В случае причинения ущерба здоровью при ДТП также предоставляется бюллетень с описанием проводимого лечения, подписанный лечащим врачом. Эти документы также необходимы для возмещения медицинских расходов по страхованию *DAMS*.

После представления всей необходимой документации выплата страхового возмещения производится страховщиком на расчетный или сберегательный счет пострадавших или их бенефициаров в срок до 30 календарных дней.

В Бразилии большинство договоров страхования, особенно по страхованию транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев, осуществляется страховыми агентами и страховыми брокерами. Это более удобный способ заключения договора, так как не во всех населенных пунктах страны имеются офисы страховых компаний или их филиалов. Однако страховым законодательством устанавливаются максимальные допустимые проценты комиссионных вознаграждений как для брокеров, так и для агентов, которые зависят от размера страховой суммы. К наиболее распространенным страховым случаям по договору страхования транспортного средства отнесены повреждения, вызванные столкновением, пожар, угон (кража), наводнение, падение предметов и иных объектов, а также повреждение шин и нанесение живописи [http://sulamericasaudesa.com.br (дата обращения: 10 января 2020 г.)].

Законодательством Бразилии устанавливаются меры ответственности за нарушения правил страховой деятельности. При этом происходит сочетание мер административной ответственности и ответственности, предусмотренной страховым законодательством. Так, за нарушение норм страхового законодательства, регулирующих деятельность страховых, перестраховочных компаний, а также требований к капитализации страховщиков государственными контролирующими органами могут быть применены следующие санкции:

— предупреждение;

— приостановление деятельности;

— штраф;

— запрет на осуществление одного или нескольких видов страхования.

Приостановление деятельности страховых компаний может быть осуществлено на срок до 180 дней, штрафы определены в размере от 10 тыс. до 1 млн долл. США в зависимости от вида нарушений. Следует признать, что такие повышенные штрафные санкции (особенно штрафы) заставляют руководителей страховых компаний соблюдать требования законодательства и более внимательно относиться к запросам страхователей, так как любая жалоба, поданная на страховщика, может привести к серьезным административным и финансовым последствиям. К тому же для должностных лиц страховых компаний, по вине которых были допущены грубые нарушения, устанавливается такая мера ответственности, как запрет на срок от 2 до 10 лет занимать должности или осуществлять функции в системе государственной службы, на государственных предприятиях, в государственных пенсионных фондах, акционерных обществах и их филиалах, иных финансовых учреждениях, а также в других страховых или перестраховочных компаниях [http://brasil.gov.br (дата обращения: 11 ноября 2019 г.)].

В настоящее время в Бразилии действуют более 150 страховых компаний, осуществляющих страхование транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев, почти 2 тыс. операторов

компаний, а также более 65 тыс. страховых брокеров и страховых агентов. Открытие в 1996 г. страхового рынка для иностранных участников сделало возможным участие иностранного капитала и привело к возникновению новых видов услуг, получению современных технологий и знаний, которые помогли развитию отрасли и особенно транспортному страхованию. На сегодняшний день иностранный капитал составляет примерно 35% общего объема рынка транспортного страхования Бразилии, значительное место в нем стали занимать такие крупнейшие страховщики, как *AIG* (США), *Allainz* (ФРГ), *Generali* (Италия), *ING* (Нидерланды), *Zurich* (Швейцария) [https://www.tudosobreseguros.org.br (дата обращения: 21 января 2020 г.)].

Литература

1. Орлова, П. А. Страхование в странах БРИК // Управление персоналом. — 2011. — № 2.
2. Bruno Balduccini, Diógenes Gonçalves. The Insurance and Reinsurance Law Review. Brazil — Edition 7. — April 2019.

References

1. Orlova, P. A. Strakhovaniye v stranakh BRIK [Insurance in the BRIC countries]// Upravleniye personalom. — 2011. — № 2.
2. Bruno Balduccini, Diógenes Gonçalves. The Insurance and Reinsurance Law Review. Brazil — Edition 7. — April 2019.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 340(410)(075.8)

© Жарова Анна Константиновна
— кандидат юридических наук, доцент, старший научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук

Правовая система Великобритании в области обработки генетической информации

Аннотация. Проблема обеспечения информационной безопасности генетической информации является актуальной, поскольку с каждым годом в мире увеличивается объем исследований, проводимых в области генетики, соответственно растет объем данных, используя которые можно идентифицировать человека. В большинстве развитых стран правовая система направлена на обеспечение безопасности процессов собирания, исследования и дальнейшего использования полученной генетической информации. В статье проведен анализ законодательства Великобритании, которое очень скрупулезно подходит к гражданско-правовому регулированию отношений в области генной инженерии, в отличие от Российской Федерации.

Ключевые слова: генетическая информация; Великобритания; правовое регулирование; законодательная система.

© Anna K. Zharova
— Candidate of Law, docent, senior researcher of the department of Information Law and International Information Security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences

UK Legal System for processing of genetic information

Abstract. The problem of ensuring the information security of genetic information is relevant, since every year the volume of research conducted in the field of genetics is constantly increasing in the world, and accordingly, the amount of data that can be used to identify a person is growing. In most developed countries, the legal system is aimed at ensuring the safety of the collection, research and further use of the obtained genetic information. The paper analyzes the UK legal system, which is very scrupulous in civil law

regulation of relations in the field of genetic engineering, in contrast to the Russian Federation.

Keywords: genetic information; Great Britain; legal regulation; legislative system.

Проблема обеспечения безопасности генетической информации в последнее время становится очень актуальной, поскольку с каждым годом в мире увеличивается объем исследований, проводимых в области генетики. В большинстве развитых стран разработана эффективная правовая система в данной области, которая может различаться методами правового регулирования процессов собирания, исследования и дальнейшего использования полученной генетической информации. В некоторых странах действуют либеральные правила проведения исследований с генетическим материалом людей. Например, анализ опубликованных научных работ и законодательства Великобритании позволил сделать вывод, что ее законодательство отличается относительно свободными правилами проведения исследований генетического материала.

В Российской Федерации с 2018 г. в нормативных правовых актах определяется необходимость развития данной области. Так, в Федеральной научно-технической программе развития генетических технологий на 2019—2027 годы отмечено, что «доля России в общем объеме мирового рынка обращения генетических технологий критически мала».

Президент РФ в своем послании Федеральному Собранию от 20 февраля 2019 г. озвучил необходимость осуществления новых амбициозных научно-технологических программ, в том числе и в области генетики. В связи с чем утверждено постановление Правительства РФ от 22 апреля 2019 г. № 479 «Об утверждении Федеральной научно-технической программы развития генетических технологий на 2019—2027 годы».

Указ Президента РФ от 28 ноября 2018 г. № 680 «О развитии генетических технологий в Российской Федерации» направлен на «решение задач ускоренного развития генетических технологий, в том числе технологий генетического редактирования, обеспечения разработки биологических препаратов, диагностических систем и иммунобиологических средств для сферы здравоохранения, биотехнологий для сельского хозяйства и промышленности, а также совершенствования мер по предупреждению чрезвычайных ситуаций биологического характера и осуществлению контроля в этой области».

Однако реализация стратегических задач, определенных в вышеуказанных документах, потребует решения вопросов обеспечения правового регулирования собирания генетического материала,

проведения исследований, а также установления правового режима информации, полученной на их основе.

Как отмечают Е. С. Болтанова, М. П. Имекова, отличительной чертой регулирования в Российской Федерации «является акцент на публично-правовые аспекты, а гражданско-правовые аспекты остались без должного внимания» [1].

В связи с этим в статье проведен анализ законодательства Великобритании, которое очень скрупулезно подходит к гражданско-правовому регулированию отношений в области генной инженерии. В отличие от Российской Федерации в Великобритании существует развитая система законодательства в данной области, которая позволяет осуществлять большой спектр генетических исследований, связанных с клетками человека.

Система законодательства Великобритании в области генетической информации о человеке. Первый закон Великобритании об оплодотворении и эмбриологии человека был принят в 1990 г. (далее — Закон HFE 1990 г). В июле 2007 г. в Закон HFE 1990 г. внесены поправки, реализующие положения следующих Директив Евросоюза, устанавливающих качество и безопасность, стандарты донорства, закупок, тестирования, обработки, консервации, хранения и распределения тканей и клеток человека:

1) Директива 2004/23/ЕС — устанавливает стандарты качества и безопасности для донорства, закупок, тестирования, обработки, консервации, хранения и распределения человеческих тканей и клеток, предназначенных для последующего их применения на человеке;

2) Директива Еврокомиссии 2006/17/ЕС (имплементирующая директива 2004/23/ЕС) — устанавливает определенные технические требования для донорства, закупки и тестирования тканей и клеток человека;

3) Директива Комиссии 2006/86/ЕС (дополняет Директиву 2004/23/ЕС) — устанавливает требования к открытости информации, уведомлению о серьезных побочных реакциях, событиях и техническим процедурам, обеспечивающим кодирование, обработку, хранение и распространение тканей и клеток человека.

Вышеуказанный закон отменен в связи с принятием в 2008 г. Закона об оплодотворении и эмбриологии человека (далее — HFE 2008 г.), который действует и в настоящее время. Положения предыдущего закона перешли в HFE 2008 г.

Закон HFE 1990 г. определял виды деятельности, требующие лицензии, такие как: хранение эмбриона; хранение и использование гамет, а также такие запрещенные виды деятельности, как: хранение эмбрионов более 14 дней после смешивания гамет; размещение нечеловеческого эмбриона или гаметы в женщине; размещение человеческого эмбриона у животного; использование ядер клеток, взятых у эмбрионов; изменение генетической

структуры клетки у зародыша; клонирование людей.

Статус человеческого эмбриона [https://embryo-ethics.smd.qmul.ac.uk/key-facts/embryo-and-the-law/] определяется следующими законами в области медицины: HFE 2008 г.; Закон о репродуктивном клонировании человека 2001 г. и Закон о суррогатном материнстве 1985 г.

Закон о репродуктивном клонировании человека 2001 г. и Закон о суррогатном материнстве 1985 г. направлены на регулирование отношений, связанных со сбором, обработкой, хранением геномной информации о человеке. Изучение генетического материала человека разрешено HFE 2008 г., который позволяет использовать соматические (нерепродуктивные) клетки человека в целях проведения исследований. HFE 2008 г. также требует от лицензиатов передавать образцы клеток, полученных в процессе исследований и экспериментов в банк стволовых клеток Великобритании [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/22/contents]. Для продолжения экспериментов и проведения вторичных исследовательских проектов по получению клеток эмбрионального ядра — основ человеческих клеток (далее — *Embryonic Stem — ES*) лицензиаты должны получить одобрение Руководящего комитета Банка стволовых клеток Великобритании [https://embryo-ethics.smd.qmul.ac.uk/key-facts/embryo-and-the-law/].

Кроме того, Закон о HFE 2008 г. регулирует предимплантационную генетическую диагностику, которая законом определена только для установления наличия у эмбриона аномалии гена, хромосомы или митохондрии, которая может повлиять на его живучесть и живорождение и/или привести к риску того, что эмбрион может иметь любую хромосомную или митохондриальную аномалию, или возможности наступления таких аномалий.

Закон HFE 2008 г. позволяет ученым проводить исследования с геномом человека с целью поиска возможных методов избавления от серьезных заболеваний, таких как болезнь Паркинсона, и в том числе регулирует вспомогательные репродуктивные методы лечения.

Кроме того в 2008 г. подписан Меморандум Комитета по здоровью «Пост-законодательная оценка Закона об оплодотворении и эмбриологии 2008» (*Memorandum to the Health Committee Post-Legislative Assessment of the Human Fertilisation and Embryology Act* 2008) [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/295613/CM8823_web_accessible.pdf]. В котором заявляется, что безопасность персональных данных, их собирание и обработка обеспечивается следующими нормативными актами: Общим положением о защите данных (*General Data Protection Regulation — GDPR*) и Уведомлением о конфиденциальности (*Privacy Notices*) [https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/295613/CM8823_web_accessible.pdf].

В данном Меморандуме определено, что приоритетом английской генной инженерии (*Genomics England*) является обеспечение защиты данных всех участников и требование о полном соблюдении норм Закона о защите данных 2018 г. (*Data Protection Act* 2018) и Общих положений о защите данных (*GDPR*) 2018 г.

В 2019 г. опубликован Кодекс практики, который направлен на официальную трактовку положений HFE 2008 г. и помощь врачам в понимании и соблюдении юридических требований в данной области. Кодекс практики размещен на сайте независимого регулятора — Управление по оплодотворению и эмбриологии человека Великобритании, контролирующего лечение и исследования в области фертильности при правительстве Великобритании. Это 9-е издание Кодекса практики, содержащее широкий спектр изменений к 23 из 33 существующих руководящих положений.

Свод практических правил, сформулированных в Кодексе практики, содержит обязательные принципы для лицензированных медицинских центров. В нем содержатся рекомендации, помогающие клиникам обеспечить безопасность, эффективность и юридически совместимые лечение и проведение различных исследований, в том числе связанные с геномом человека. Каждая из 33 инструкций в Кодексе практики охватывает одну предметную область и определяет порядок работы лицензированных центров.

Так, в соответствии с HFE 2008 г. разрешенными источниками получения клеток эмбрионального ядра являются: неиспользованные эмбрионы ЭКО; эмбрионы, созданные ЭКО специально для исследовательских целей; эмбрионы, созданные в процессе переноса ядер соматических клеток (*Somatic cell nuclear transfer — SCNT*); «смешанные эмбрионы», включая гибриды (созданные из гамет человека и животных); «цитоплазматические гибриды» (созданные *SCNT* с использованием ядер человека и ооцитов животных); трансгенные эмбрионы человека (созданные путем введения ДНК животных в клетки человека); химерные эмбрионы человека (созданные путем введения одной или нескольких клеток животных в эмбрион человека) или любые другие эмбрионы, которые содержат ДНК человека и животных, но в которых ДНК животных не является преобладающей [http://www.legislation.gov.uk/ukpga/2008/22/contents]. Все вышеперечисленные исследования проводятся на эмбрионах младше 14 дней, на эмбрионах старше 14 дней исследования запрещены.

HFE 2008 г. [http://www.dh.gov.uk/en/Publicationsandstatistics/Legislation/Actsandbills/DH_080211] явился новацией в научном процессе принятия решений, охватывающих вопросы создания человеческих смешанных эмбрионов и «спасительных братьев и сестер». Данный Закон состоит из трех частей: часть 1 исправляет и обновляет положения Закона 1990 г.; часть 2 вносит

изменения в положения Закона 1990 г. в области определения законного родителя для будущих детей, рожденных в результате методов воспроизведения, в том числе рожденные в результате суррогатного материнства; часть 3 вносит правки в законодательство о суррогатном материнстве 1985 г.

HFE 2008 г. позволяет создавать эмбрионы для спасения братьев и сестер посредством предимплантационной генетической диагностики (*Preimplantation genetic diagnosis, PGD*) с типированием ткани, для случаев, когда старший ребенок страдает от серьезного заболевания, и которое можно лечить стволовыми клетками, пуповинной кровью, костным мозгом или другими тканями любого ребенка.

В соответствии с HFE 2008 г. предоставляется 10-летняя лицензия, в соответствии с HFE 1990 г. лицензия предоставлялась на 5 лет.

HFE 2008 г. зафиксировал следующие основные принципы, которые должны соблюдаться в случаях проведения различных генетических исследований: регулирование создания и использования всех человеческих эмбрионов вне тела человека, независимо от процесса, используемого для их создания; обеспечение регулирования создания эмбрионов путем сочетания генетического материала человека и животного в целях проведения исследований; запрещение половой селекции потомства по немедицинским причинам. Выбор пола допускается по медицинским показаниям, например, чтобы избежать серьезного заболевания, которое поражает только мальчиков. Также выбор пола допустим в случаях, когда существует возможность возникновения особого риска у ребенка, такого как: серьезная физическая или умственная инвалидность, связанная с полом; серьезное заболевание, связанное с полом, или любое другое серьезное заболевание, связанное с полом; признание однополых пар законными родителями детей, зачатых с помощью донорской спермы, яйцеклеток или эмбрионов. Эти положения позволяют, например, гражданскому партнеру женщины, которая получает ребенка посредством ЭКО, быть признанным законным родителем ребенка; обязанность учитывать благополучие ребенка при лечении бесплодия. Однако «потребность в отце» заменена на «потребность в поддерживающем воспитании», что, как указано в проанализированной автором статьи научной литературе, позволяет оценить роль всех родителей. HFE 2008 г. отменил установленное требование о том, чтобы медики учитывали необходимость в отце любого потенциального ребенка, прежде чем предлагать лечение женщине, заменив его требованием о том, что медики должны впредь учитывать потребность ребенка в «поддерживающем родительском воспитании».

В настоящее время в Великобритании разрешено терапевтическое клонирование.

Кроме того, в Великобритании существует развитая структура административного-правового регулирования отношений в данной

области. Так, Управление по оплодотворению и эмбриологии человека Великобритании (*Human Fertilization and Embryology Authority — HFEA*) отвечает за соблюдение положений HFE 2008 г., за лицензирование клиник и ученых, проводящих ЭКО и исследования на эмбрионах человека. Условием предоставления лицензии на эксперименты с эмбрионами является предоставление HFEA требуемых документов, содержащих информацию о направлении планируемых исследований с использованием эмбрионов в целях, непротиворечащих указанным в HFE 2008 г.

К этим целям относятся исследования, связанные с медицинскими исследованиями, разработкой методов лечения серьезных заболеваний, совершенствованием методов лечения бесплодия, а также знаний о причинах невынашивания и прерывания беременности; разработкой более эффективных методов контрацепции и методов выявления генетических или митохондриальных нарушений у предимплантационных эмбрионов, в том числе с расширением знаний об эмбриональном развитии [http://www.dh.gov.uk/en/Publicationsandstatistics/Legislation/Actsandbills/DH_080211].

Закон о репродуктивном клонировании человека 2001 г. (далее — Закон 2001 г.), регулирует получение лицензий на деятельность, связанную с исследованием эмбрионов. Так, в соответствии с данным Законом лицензия предоставляется на исследование стволовых клеток, если эти исследования направлены на повышение знаний о развитии эмбрионов, о серьезных заболеваниях и разработку методов их лечения. Данный Закон был пересмотрен правительством Великобритании в ответ на технологические инновации, такие как новые способы создания эмбрионов. В связи с чем определен порядок правового регулирования процессов сбора и обработки генома человека.

Кроме того, в Великобритании для выявления правовых и этических проблем, связанных с изучением генетики, функционирует Форум в области исследований и политики по обеспечению геномной инженерии (далее — Форум) [http://www.genomicsnetwork.ac.uk/forum/], который является новой инициативой, финансируемой экономическим и социальным исследовательским советом Великобритании (*ESRC*). *ESRC* — это крупная инвестиционная компания, охватывающая пять университетов Великобритании, областью интересов которых является изучение этических, правовых и социальных аспектов генетики, биотехнологии и науки о жизни.

Целью Форума является вовлечение политических структур, бизнеса, средств массовой информации и гражданского общества в решение социальных и научных проблем, связанных с исследованиями в области геномной инженерии и смежными областями наук о жизни. Форум полномочен наращивать и укреплять потенциал Великобритании в

международных и междисциплинарных исследованиях в данной области. Форум расположен в Эдинбургском университете и является частью сети *ESRC Genomics* [http://www.genomicsnetwork.ac.uk/media/Workshop%20Forum.pdf].

Таким образом, в статье представлена и описана развитая система организационно-правового обеспечения исследований, проводимых в Великобритании в области генной инженерии. Основное внимание уделено закону Великобритании HFE 2008 г. Начало развития организационно-правового обеспечения исследований Великобритании приходится на 1990 г., в отличие от российской системы организационно-правового обеспечения в данной области. Большое внимание в законодательстве Великобритании уделяется обеспечению безопасности процессов собирания, обработки и хранения генетической информации, а также вопросам гражданско-правового характера.

Литература

1. Болтанова, Е. С. Генетическая информация в системе объектов гражданских прав / Е. С. Болтанова, М. П. Имекова // Lex russica. — 2019. — № 6. — С. 110—121.

References

1. Boltanova, Ye. S. Geneticheskaya informatsiya v sisteme ob’yektov grazhdanskikh prav [Genetic information in the system of civil rights objects] / Ye. S. Boltanova, M. P. Imekova // Lex russica. — 2019. — № 6. — S. 110—121.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 656.2

© Петров Юрий Иванович
— кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
petrov52@ro.ru

Вклад Московского института инженеров путей сообщения в развитие транспортного образования в России

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы становления и развития Московского института инженеров путей сообщения, созданного в России в начале XX столетия. Проводится анализ правового регулирования системы обучения студентов, требований к уровню подготовки инженерного состава, организации преподавания в учебном заведении. Анализ законодательных актов и материалов Министерства путей сообщения позволяет получить четкое представление по всему спектру выше названных вопросов. Показаны преобразования в системе обучения в высших учебных заведениях России, отношение к ним в транспортных вузах и их влияние на развитие транспортного образования. Результаты исследования дают представление как об этапах становления Московского института инженеров путей сообщения, так и о его роли в развитии системы транспортного образования страны. Они могут служить отправной точкой для дальнейшей дискуссии о перспективах, тенденциях и направлениях развития современного российского транспортного образования.

Ключевые слова: история; правовые источники; инженеры путей сообщения; Московский институт инженеров путей сообщения; транспортное образование.

© Yury Iv. Petrov
— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor
of the department ‘Customs Law and Organization of the Customs Affairs’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Contribution of the Moscow Institute of Railway Engineers to the development of transport education in Russia

Abstract. The current paper discusses the formation and development of the Moscow Institute of Railway Engineers, established in Russia at the beginning of the XX century. There has been carried out the analysis of the legal regulation of the students' training system, the requirements for the training level of engineers, the organization of teaching in an educational institution. The conducted analysis of legislative acts and materials of the Ministry of Railways allows getting a clear idea on the whole spectrum of the abovementioned issues. There have been shown the transformations of the educational system in higher educational institutions of Russia, attitude to them in transport universities and their impact on the development of transport education. The results of the current study give an idea of both the stages of the formation of the Moscow Institute of Railway Engineers and its role in the development of the country's transport education system. They can serve as a starting point for further discussion about the prospects, trends and directions of development of modern Russian transport education.

Keywords: history; legal sources; railway engineers; Moscow Institute of Railway Engineers; transport education.

В последнее десятилетие XIX в. протяженность железных дорог в России значительно выросла, и в конце 1895 г. длина железнодорожной сети достигла 37 058 км [1, стр. 83—84]. Строительство новых линий все более смещалось на восток. Для практического осуществления намеченных планов требовалось большое количество квалифицированных кадров: изыскателей, строителей, эксплуатационников. Однако правительство не торопилось расширять сеть технических учебных заведений. Инженеров путей сообщения выпускал только Петербургский институт, созданный в 1809 г., принимая на первый курс ограниченное число студентов (120—150 человек).

Главным идеологом создания в ведомстве Министерства путей сообщения еще одного учебного заведения выступил Николай Павлович Петров, его идея нашла широкую поддержку у общественности и у руководства ведомства, включая и министра путей сообщения, приведя к созданию Императорского Московского инженерного училища.

Однако учебное заведение в г. Москве для подготовки специалистов-железнодорожников не стало сразу высшим учебным заведением. В конце XIX в. в России еще только начинался процесс перехода большей части технических учебных заведений на пятилетнее обучение, трансформируясь при этом в высшие учебные заведения. Для Императорского Московского инженерного училища этот процесс затянулся на десятилетие.

12 мая 1912 г. в Совет министров было направлена служебная записка Учебного отдела Министерства путей сообщения, в котором обращалось внимание на то, что в результате модернизации учебных программ

Училища выпускники «вполне заменяют инженеров путей сообщения по всем отраслям инженерного дела». Но при этом сумма их служебных прав существенно меньше, нежели у выпускников Санкт-Петербургского института инженеров путей сообщения и даже обладателей дипломов технологических и политехнических институтов, которые фактически без конкуренции занимают не только инженерные вакансии на железных дорогах, но даже и места, предназначавшиеся «практикантам» Училища. Кроме того следствием такого положения являлись незначительные штаты профессорско-преподавательского корпуса и низкое ассигнование Училища. Вместе с тем, учитывая фактическое выравнивание образовательных программ Московского училища и Санкт-Петербургского института, министр путей сообщения С. В. Рухлов предлагал преобразовать училище в институт на основании действующего положения об отраслевом высшем инженерном учебном заведении в Санкт-Петербурге [2, стр. 127].

Совет Министров одобрил инициативу С. В. Рухлова и 21 мая 1912 г. направил его проект на заключительное рассмотрение в законодательные палаты — Государственную Думу и Государственный Совет. Обсуждение проекта в этих законодательных органах привело к разработке закона о преобразовании Императорского Московского инженерного училища в полноправный институт инженеров путей сообщения, по образу и подобию Санкт-Петербургского.

13 июля 1913 г. вышел Закон «О преобразовании Императорского Московского инженерного училища в Московский институт инженеров путей сообщения». В нем говорилось: «учрежденное на основании Высочайше утвержденного 23 мая 1896 года мнения Государственного Совета Императорское Московское инженерное училище ведомства путей сообщения преобразовать с 1 сентября 1913 года в Московский институт инженеров путей сообщения, с присвоением Институту всех прав высших учебных заведений» [3, стр. 884]. Закон ввел Положение, регламентирующее деятельность института и определил штатную численность служащих и преподавательского состава. Отдавая дань высокому уровню подготовки специалистов на протяжении всех лет существования Училища, Закон установил «предоставить звание инженера путей сообщения всем лицам, кои с основания Императорского Московского инженерного училища и до 1 сентября 1913 года получили, на основании Высочайше утвержденного 23 мая 1896 года Положения о сем училище, дипломы на звание инженера-строителя» [3, стр. 885].

Для решения кадрового вопроса министру путей сообщения было предоставлено особое право по комплектованию профессорско-преподавательского состава института. В течение первых трех лет назначение профессоров и адъюнктов по специальным предметам осуществлялось без применения к ним правил конкурсного отбора, содержащихся в ст. 37—40 Положения о вузе. При этом кандидаты на

вакантные должности, имея необходимый уровень подготовки, должны были быть известными своими практическими работами и научными трудами по специализации кафедры [3, стр. 885].

Реорганизация Училища привела к введению пятилетнего теоретического курса в институте с разделением на десять полугодичных семестров и значительному увеличению числа общепрофессиональных и специальных учебных дисциплин. Снизился объем учебного времени отводимого на общеобразовательные гуманитарные курсы и специальные предметы, но увеличилась временная нагрузка для общепрофессиональных предметов. При распределении учебных часов по видам занятий было добавлено время на лекции за счет уменьшения его на семинары и лабораторные занятия. На дипломное проектирование и производственную практику отводилось соответственно 26 и 6% от общей учебной нагрузки [2, стр. 128].

В соответствии с Положением в институте преподавались: «1) Богословие; 2) высшая математика; 3) начертательная геометрия; 4) низшая и высшая геодезия; 5) механика: теоретическая, строительная и прикладная; 6) физика; 7) химия; 8) электротехника; 9) физическая геология с петрографией; 10) гражданская архитектура; 11) строительное искусство: а) общие начала с технологией строительных материалов, б) сухопутные сообщения (шоссейные и грунтовые дороги, мосты, постройка и эксплуатация железных дорог), в) гидротехнические сооружения (водяные сообщения, портовые сооружения, осушение, орошение, водопроводы и водостоки); 12) законоведение, преимущественно в отношении строительной части и путям сообщения; 13) политическая экономия и статистика; 14) черчение и рисование; 15) составление смет и техническая отчетность; 16) иностранные языки: а) французский, б) немецкий и в) английский, из коих изучение одного обязательно» [3, стр. 886].

Таким образом в соответствии с Положением в учебном плане Института по сравнению с Училищем вместо общепрофессионального курса топографии и геодезии стала изучаться низшая и высшая геодезия. В отдельный предмет выделилась электротехника, к специальным дисциплинам были отнесены строительное искусство, строительная и прикладная механика, геодезия. Значительным изменениям подвергся состав гуманитарных и социально-экономических дисциплин. Вместо закона Божьего стало читаться богословие; сузилось изучение правовых норм, ограничившись в дисциплине законоведения рассмотрением вопросов, относящихся «к строительной части и путям сообщения»; «начала счетоводства», которые изучались вместе с вопросами составления сметы технической отчетности, были заменены статистикой, вошедшей в новый курс политэкономии. Впервые с разрешения министра путей сообщения могли преподаваться необязательные дисциплины, в том числе и богословие неправославных исповеданий [3, стр. 886].

Учебным планом института предусматривалось обязательное проектирование инженерных сооружений и машин, а также практические занятия по инженерному делу, назначаемые Советом института, как в самом институте, так и за его пределами.

Для обеспечения полноценного учебного процесса, удовлетворения религиозных и культурных потребностей студентов Положением предусматривалось при институте иметь: церковь; библиотеку; кабинет учебных пособий и склад изданий института; музей; химическую лабораторию; физический кабинет; физическую и электротехническую лабораторию; механическую лабораторию; гидравлическую лабораторию; геодезический кабинет; геологический и петрографический кабинеты. Совет института с разрешения министра путей сообщения мог создавать и другие лаборатории и кабинеты по предметам преподавания, в этом случае расходы ложились на специальные средства института [3, стр. 887].

Для поступления в институт необходимо было иметь аттестат или свидетельство об окончании высшего учебного заведения или же аттестата зрелости гимназии Министерства народного просвещения. Могли поступать в институт и обладатели свидетельства об окончании реального училища, но при условии наличия в нем дополнительных классов [3, стр. 887].

Зачислению в институт предшествовали «поверочные испытания», т.е. собеседование по предметам курса средних учебных заведений. В случае если изъявивших желание обучаться в вузе оказывалось больше, чем планировалось к зачислению, прием проводился на конкурсной основе по результатам «состязательных испытаний» по предметам «поверочных испытаний». Детальные правила приема в институт разрабатывались советом вуза и утверждались министром путей сообщения, который утверждал и предложение института о численности принимаемых на учебу [3, стр. 887].

Предусматривалось зачисление в институт и без экзаменов. Такими лицами являлись прошедшие полный курс обучения в каком-либо университете на математическом отделении физико-математического факультета или же в высшем техническом учебном заведение. Они зачислялись в институт на места, специально для них выделенные. Учитывая их уровень подготовки, совет института разрабатывал и особый порядок обучения для них, который утверждал министр путей сообщения [3, стр. 887].

Плата за обучение в институте составляла 100 руб. в год и вносилась вперед за каждое полугодие. В случае отчисления из института за неуспеваемость или по другим основаниям, как и уход из института добровольно, внесенная оплата не возвращалась [3, стр. 887].

В положении об институте были заложены меры поддержки малообеспеченным студентам, а также оказавшимся в тяжелом материальном положении. Стипендию или пособие могли получать

прежде всего «отличнейшие по успехам и поведению из недостаточных студентов», т.е. отличники из малообеспеченных семей. Для этой цели в институте устанавливались частные стипендии и 20 казенных выплат по 360 руб. каждая в год. Если сумма выделенных средств на казенные стипендии полностью не реализовывалась, то остаток мог быть направлен на выдачу единовременных пособий для взноса оплаты за обучение беднейшим из успевающих студентов. Однако для получателей казенных стипендий выдвигалось одно условие, что после окончания вуза они должны были отработать на государственной службе по полтора года за год получения казенной стипендии. Но это при условии возникновения у правительства такой необходимости. Вместе с тем такая форма материальной поддержки малообеспеченным студентам создавала определенные гарантии для их трудоустройства после окончания института. Кроме установленных в институте частных стипендий в соответствии с положением частные лица, общества и ведомства могли учреждать стипендии и премии на условиях, которые определялись ими с одобрения министра путей сообщения [3, стр. 887].

Пройдя полный курс обучения и выдержав выпускные испытания, студенты получали диплом инженера путей сообщения «с правом производства всякого рода строительных работ и составления проектов всяких зданий и сооружений». При этом «отличнейшие» студенты, названные Советом института, в случае поступления на государственную службу производились в чин коллежского секретаря, что соответствовало чину X класса номенклатуры гражданских чинов в России и было равносильно армейскому званию поручика. Остальные учащиеся выпускались в чине губернского секретаря, соответствовавшего чину XII класса и армейскому званию подпоручика. Учитывая то, что в последней трети XIX — начале XX в. личное дворянство давалось при достижении IX класса по Табели о рангах и чине титулярного советника, у выпускников института открывались хорошие перспективы [4, стр. 344]. Для студентов, которые не выдерживали «выпускные испытания», предусматривалось получение звания техника путей сообщения, если во время пребывания в институте они в общей сложности не менее одного года были на практических занятиях. Кроме того они могли быть приняты вновь на девятый и десятый семестры без экзаменов и затем «подвергнуться испытанию» на звание инженера путей сообщения, но не ранее как после трех лет практической работы, предоставив соответствующее документальное подтверждение [3, стр. 888].

Активизация экономических реформ в начале XX столетия и изменения, связанные с нею в различных отраслях деятельности общества, затронули и отечественную высшую школу, одно из ведущих мест в которой занимали транспортные учебные заведения. Перемены не носили безоглядного характера и продолжались долго, свидетельствуя о взвешенном подходе к изменениям в образовании.

Было решено реформировать организацию учебного процесса в вузах, перейдя от устоявшегося курсового принципа построения обучения к предметному. Представлялось таким образом преодолеть разрыв между теоретической и практической подготовкой специалистов. В новых условиях студены могли не только выбирать специализацию, разрабатывать личный учебный план обучения, но и согласовывать сроки сдачи зачетов и экзаменов. Студенты выбирали лекторов, а посещение занятий становилось свободным. Лекции как бы отодвигались на периферию учебного процесса, уступая место консультациям. Для студентов не приятным было только одно, не сдав в течение двух лет ни одного экзамена либо за шесть лет всех экзаменов по избранной специальности, они подлежали отчислению. Инициаторам введения такой системы казалось, что таким образом они инициируют интересы личности и превращают ее в деятельный субъект учебного процесса. Но предметная система возвращала организацию образовательной деятельности к истории становления классических университетов и оказалась неподходящей для технических вузов. Нелепость и вредность такой системы были очевидна для многих крупных ученых, преподавателей ведущих учебных заведений. В своих воспоминаниях Патон писал: «Нелепость и вредность такой системы были для меня целиком очевидными, и я сразу же восстал против нее. Однако мои возражения оставляли, как говорится, без последствий... Предметную систему трогать не дали» [5, стр. 49—50].

Московский институт инженеров путей сообщения вскоре также перешел на предметную систему преподавания.

Начавшаяся Первая мировая война внесла коррективы в подготовку специалистов, в том числе и транспортников. В 1915 г. Министерство путей сообщения инициировало ускоренную подготовку инженеров. Снизилось число обязательных проектов, выполняемых студентами, с трех до двух. Студентов, рекомендованных к досрочному завершению образования, освободили от выпускных экзаменов. В результате первая защита «дипломов» в Московском институте инженеров путей сообщения состоялась в марте 1916 г. [6].

Очередные преобразования в высшей школе России последовали на основании постановления Временного правительства от 2 августа 1917 г., заменившего вступительные экзамены конкурсом аттестатов. Транспортные вузы отреагировали на это по-разному. Московский институт инженеров путей сообщения принял это решение к исполнению, а в Петербургском транспортном вузе оно не нашло поддержки, администрация и профессорско-преподавательский корпус старейшего транспортного вуза по-прежнему были склонны зачислять абитуриентов по результатам конкурсных экзаменов [7, стр. 44—45].

Таким образом относительно непродолжительная дореволюционная история Московского института инженеров путей сообщения совпала с

завершающим этапом формирования государственной высшей школы Российской империи. Вуз стал детищем промышленного подъема конца 1890-х — начала 1900-х гг., который вызвал самые значительные свершения в отечественном инженерном образовании. Являясь по существу экспериментальным высшим учебным заведением, предназначенным вначале для ускоренной подготовки инженеров для транспортной отрасли, он добросовестно решал поставленные перед ним задачи, подготовив к 1917 г. более 1 тыс. дипломированных специалистов. И еще одну важнейшую задачу решало правительство с помощью вуза, историю которого мы рассмотрели. Почти на протяжении двух десятков лет вначале Училище, а затем Институт находились в центре дискуссии о том, каким должно быть высшее учебное заведение для подготовки инженеров путей сообщения и сколько таких институтов требуется России, чтобы не испытывать дефицита в транспортных инженерных кадрах. Дальнейшее развитие российской государственности показало, что эта задача была успешно решена.

Литература

1. Елисеева, И. И. Русская национальная идея и экономические взгляды С. Ю. Витте / И. И. Елисеева, Я. В. Соколов // Экономическая история России XX века: проблемы, поиски, решения: Ежегодник. — Вып. 2. — Волгоград, 2000.
2. Транссибирская и Байкало-Амурская магистрали — мост между прошлым и будущем России. — Москва : Издательство Центра «Транспорт», 2005.
3. Полное собрание законов Российской империи. Собрание 3. — Т. XXXIII. — Отделение 1. — 1913. — № 39893.
4. Старейший транспортный университет — городу на Неве / под редакцией В. И. Ковалева, В. В. Сапожникова, В. В. Фортунатова. — Москва : Маршрут, 2006.
5. Патон, Е. О. Воспоминания. — Москва : Молодая гвардии, 1958.
6. Центральный государственный архив города Москвы. Ф. 231. Оп. 2. Д. 416. Л. 2.
7. МИИТ: на службе Отечеству / под редакцией Б. А. Левина. — Москва : МИИТ, 2006.

References

1. Yeliseyeva, I. I. Russkaya natsional'naya ideya i ekonomicheskiye vzglyady S. YU. Vitte [Russian national idea and economic views S. Yu. Witte] / I. I. Yeliseyeva, YA. V. Sokolov // Ekonomicheskaya istoriya Rossii XX veka: problemy, poiski, resheniya: Yezhegodnik. — Vyp. 2. — Volgograd, 2000.
2. Transsibirskaya i Baykalo-Amurskaya magistrali — most mezhdu proshlym i budushchem Rossii [Trans-Siberian and Baikal-Amur highways is a bridge between the past and the future of Russia]. — Moskva : Izdatel'stvo Tsentra «Transport», 2005.
3. Polnoye sobraniye zakonov Rossiyskoy imperii. Sobraniye 3 [The complete collection of laws of the Russian Empire. Collection 3]. — T. XXXIII. — Otdeleniye 1. — 1913. — № 39893.
4. Stareyshiy transportnyy universitet — gorodu na Neve [The oldest transport university to the city on the Neva] / pod redaktsiyey V. I. Kovaleva, V. V. Sapozhnikova, V. V. Fortunatova. — Moskva : Marshrut, 2006.
5. Paton, Ye. O. Vospominaniya [Memoirs]. — Moskva : Molodaya gvardii, 1958.

6. Tsentral'nyy gosudarstvennyy arkhiv goroda Moskvy [The central state archive of the city of Moscow]. F. 231. Op. 2. D. 416. L. 2.
7. MIIT: na sluzhbe Otechestvu [MIIT: in the service of the Fatherland] / pod redaktsiyey B. A. Levina. — Moskva : MIIT, 2006.

ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»	**REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security"**
Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.	Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.
Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru **Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6	**All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. **The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.
Объем статей — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.) При наборе текста необходимо использовать шрифт «Times New Roman». Размер шрифта для основного текста статей — 14. Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).	**The paper** should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets). The paper should be printed in Microsoft Word format, Times New Roman, font-size 14 Pt. Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).
Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в круглых скобках или внизу страницы по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».	References to Internet resources and archival documents are enclosed in parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 "Bibliographic reference».
Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.	**The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.
Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: • фамилия, имя, отчество всех авторов полностью • полное название организации — места работы каждого автора в	**The information about authors** is given both in Russian and in English: • surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; • official name of the organization in Nominative case (where EACH

именительном падеже, ее полный почтовый адрес.
- должность, звание, ученая степень каждого автора
- адрес электронной почты для каждого автора

Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200–250 слов на русском и английском языках**.**

Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.

В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала.

Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.

author works) with its full postal address;
- position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author;
- contacts (an e-mail) of EACH author.

An abstract is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200–250 words is recommended both in Russian and in English.

Keywords are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.

At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.

All papers are peer reviewed. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material. The text originality should be not less than 75% of the total paper.