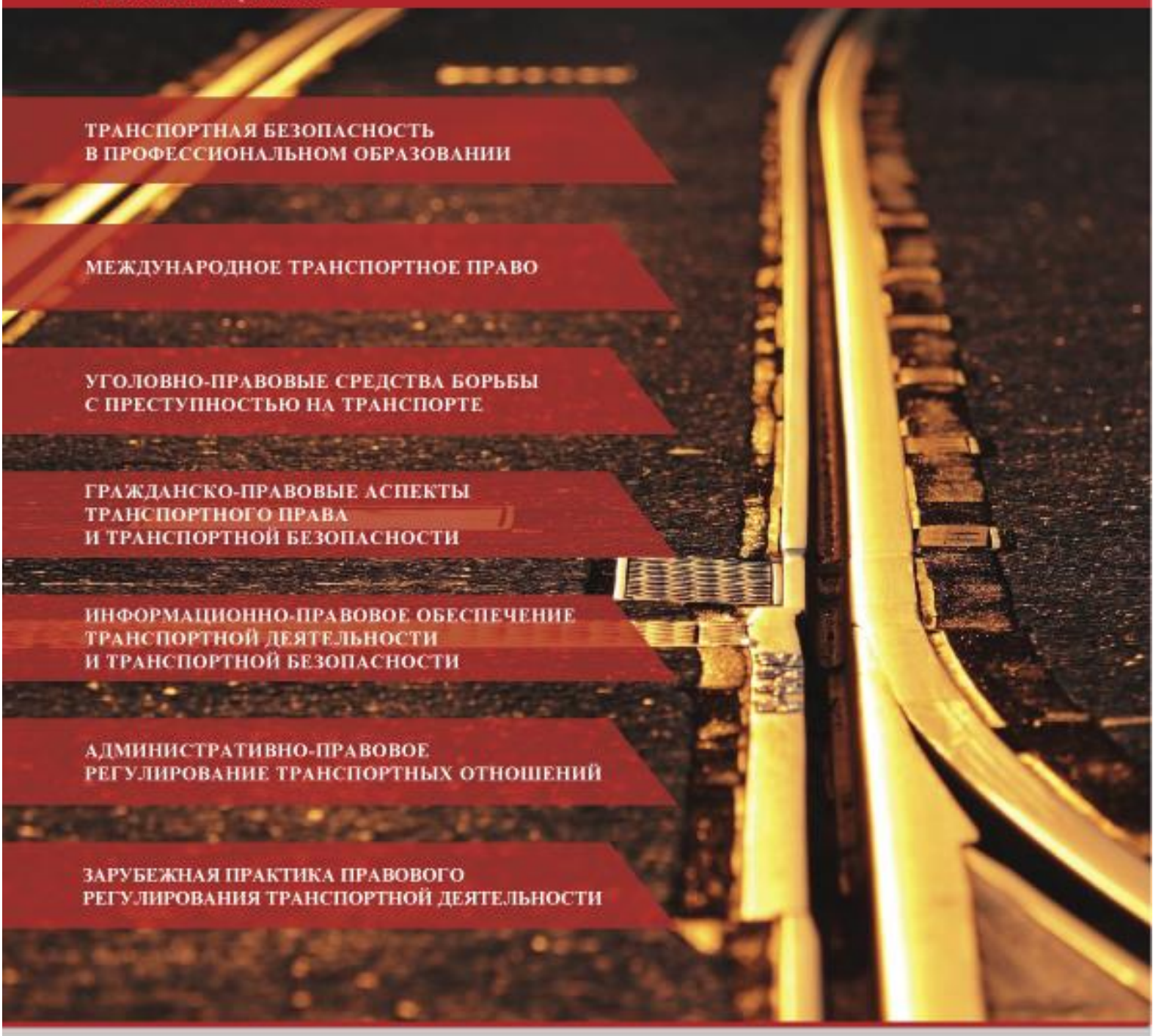
ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 2 (34)/2020

Издается с января 2016 г.



ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ
С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ
ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА
И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ
РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО
РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2020. № 2 (34)	The online scientific journal “Transport law and security” 2020. № 2 (34)
Дата размещения номера — 10 июля 2020 г. Журнал издается с января 2016 г.	The date of the issue is the 10th of July, 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. 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 journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015. 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 кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Bazhanov Stanislav Vasilievich,** Doctor of Law, professor, professor of the department “Criminal 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 докторантуры «Юридическая наука» Балтийской Международной Академии (г. Рига, Латвия)	**Reingold Valery Arturovich**, Doctor of Law, professor, director of the Doctoral Study "Juridical 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

Транспортному праву быть? (открытое письмо редакционного совета журнала «Транспортное право и безопасность» в Департамент аттестации научных и научно-педагогических работников Минобрнауки России) 12

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Кленов М. В.
Подготовка квалифицированных специалистов в сфере транспортной безопасности в контексте молодежной политики 17

Духно Н. А.
Технологии искусственного интеллекта в транспортном образовании.... 23

Гуцуляк В. Н.
Морское право, как конвенционная учебная дисциплина 37

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Правкин С. А., Смирнова В. В.
Организационно-правовые средства обеспечения международных морских перевозок в морском порту 55

Губин А. В.
Проблемы включения расходов на перевозку в таможенную стоимость товаров при поставке железнодорожным транспортом 66

Ананенко А. О.
Основные направления совершенствования правового регулирования использования беспилотных транспортных средств..... 76

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Диканова Т. А.
О состоянии преступности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте в 2015—2019 годах..... 84

Попова М. А.
Кражи, совершаемые на объектах транспорта, как вид корыстной преступности: состояние и тенденции развития 100

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Борисова С. В., Лаврентьева А. И.
Ответственность перевозчика за сохранность груза при мультимодальной перевозке 108

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Полякова Т. А., Химченко А. И.
Формирование системы беспилотного транспорта: проблемы реализации государственной политики обеспечения информационной безопасности и правового регулирования..... 118

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Землина О. М., Гадицкий М. М.
Правовая характеристика антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта..... 127

Ильин В. А.
Сравнительный анализ изменений, внесенных в Федеральный закон «О транспортной безопасности» в части, касающейся морского транспорта..... 137

Махарадзе Д. Р.
Результаты применения Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 246-ФЗ в деятельности Управления государственного автомобильного и дорожного надзора..... 147

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Холиков И. В., Землин А. И.
Основные тенденции уголовно-правового регулирования транспортной деятельности в Китайской Народной Республике 154

Тюленев Н. И.
Правовые основы предоставления доступа к железнодорожной инфраструктуре в Российской Федерации и Республике Польша 166

Косолапов Ю. В., Сивова А. А.
Перемещение правонарушителей специальным транспортом в зарубежных странах 177

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность» 187

Contents

If there will be a transport law? (An open letter from the Editorial Council of the journal "Transport law and security" to the Department for Certification of Scientific and Scientific-Pedagogical Staff of the Russian Ministry of Education and Science) 12

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Klenov Mikhail V.
Training of qualified transport security specialists in the context youth policy 17

Dukhno Nikolay Al.
Artificial intelligence technologies in transport education 23

Gutsulyak Vasiliy N.
Maritime Law as a conventional academic discipline 37

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Pravkin Sergey A., Smirnova Vera V.
Legal and organizational support of international shipping in the seaports 55

Gubin Aleksey V.
Issues of including freight costs in the customs value of goods delivered by railway transport 66

Ananenko Andrey Ol.
The main areas of improvement of legal regulation in the use of unmanned vehicles 76

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Dikanova Tatiana Al.
On the criminality state on railway, water and air transport in 2015—2019 84

Popova Marina An.
Transport thefts as a type of mercenary crime: state and development trends 100

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Borisova Svetlana V., Lavrentieva Aleksandra Ig.
Copyright protection on railway transport..... 108

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Polyakova Tatiana An., Khimchenko Aleksey Ig.
Formation of an unmanned transport system: issues of public policy implementation, enforcement of information security and legal regulation..... 118

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Zemlina Olga M., Gaditsky Maksim M.
Legal characteristics of anti-terrorism security of railway transport..... 127

Iliin Vladimir Al.
Comparative analysis of amendments in the Federal Law "On Transport Security" with regard to maritime transport 137

Makharadze Dato R.
The application results of the July 13, 2015 No. 246-ФЗ Federal Law in the Department of State Automobile and Road Supervision 147

FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT LEGAL REGULATION

Kholikov Ivan V., Zemlin Aleksandr Ig.
The main tendencies in criminal legal regulation of transport activities in the People's Republic of China 154

Tyulenev Nikita Iv.
Legal basis for granting access to railway infrastructure in the Russian Federation and the Republic of Poland 166

Kosolapov Yury V., Sivova Anna Al.
Transportation of offenders by specific transport means in foreign countries..... 177

Requirements for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security" 187

Транспортному праву быть?

(открытое письмо редакционного совета журнала «Транспортное право и безопасность» в Департамент аттестации научных и научно-педагогических работников Минобрнауки России)

Министерством науки и высшего образования РФ весной текущего года разослан на согласование в федеральные органы исполнительной власти проект номенклатуры научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени, подготовленный рабочей группой Минобрнауки России (от 5 марта 2020 г. № МН-6/529-ТГ).

Основная идея новой редакции номенклатуры — укрупнение групп научных специальностей и существенное уменьшение общего числа наименований специальностей. Так, группа научных специальностей «Право» (в действующей номенклатуре она именуется «Юриспруденция») будет, по замыслу разработчиков, включать пять специальностей (вместо нынешних 15):

5.1.1. Теоретико-исторические правовые науки;

5.1.2. Публично-правовые науки (государственно-правовые науки);

5.1.3. Частноправовые науки (цивилистические науки);

5.1.4. Уголовно-правовые науки;

5.1.5. Международно-правовые науки.

Тем самым в новой номенклатуре будет в определенной степени преодолен такой существенный недостаток, как чрезмерное дробление юридической науки на подотрасли и направления, которые зачастую устанавливаются весьма произвольно, на основе субъективного ведомственного подхода, без учета объективных потребностей научного обеспечения социально-экономического развития страны.

Необходимость реформы номенклатуры научных специальностей осознана на высшем государственном уровне. 6 февраля 2020 г. состоялось расширенное заседание Государственного Совета и Совета при Президенте РФ по науке и образованию, по результатам которого сформирован Перечень поручений Президента Российской Федерации (утвержден Президентом РФ 28 марта 2020 г. № Пр-589).

В подп. «ж» п. 1 указанного Перечня руководитель государства требует принять меры по расширению автономии образовательных

организаций высшего образования и сокращению избыточного государственного регулирования образовательной деятельности. В этих целях поручено, в частности, обеспечить пересмотр номенклатуры научных специальностей, по которым присуждаются ученые степени, принять меры по их укрупнению, созданию условий для проведения научных исследований на междисциплинарной основе.

Поддерживая курс на укрупнение направлений научных исследований в сфере юридической науки, вместе с тем отмечаем, что предлагаемый новой номенклатурой перечень специальностей по юридическим наукам не позволяет в полной мере реализовать вторую часть поручения Президента РФ: обеспечить создание условий для проведения научных исследований на междисциплинарной основе.

Процесс развития юридической науки в настоящее время имеет устойчивую тенденцию к объединению областей правового знания в крупные комплексы, на пересечении которых возникают сложные многоплановые фундаментальные и прикладные научные проблемы, которые не могут быть решены в рамках какой-то одной юридической науки и требуют междисциплинарного подхода. Междисциплинарность в правовой науке — это характеристика области правовых знаний или научной проблемы, где успех возможен только при применении методологии разных юридических наук.

Наглядным примером такого комплексного правового образования, где требуется междисциплинарный подход к проведению научных исследований, является транспортное право.

Особенностью транспортного права является то, что его предметом являются как административно-управленческие отношения, регулируемые публичным правом, так и имущественные и обязательственные отношения, регулируемые частным (гражданским) правом, а также иные виды общественных отношений, регулируемых иными отраслями права (земельным, трудовым, уголовным, международным и др.). Транспортное право представляет собой комплексную отрасль российского права. Оно регулирует разнообразные по характеру отношения, которые возникают в процессе транспортной деятельности, когда такие отношения нуждаются в специальном правовом регулировании из-за их существенных особенностей и, соответственно, нуждаются в исследовании на основе междисциплинарного подхода.

Авторы диссертаций по транспортно-правовой проблематике в рамках действующей номенклатуры научных специальностей

вынуждены ограничивать свои исследования рамками паспорта конкретной научной специальности и не имеют возможности в полной мере осуществлять глубокие междисциплинарные, комплексные исследования транспортно-правовых проблем. Данный недостаток действующей системы подготовки диссертаций по юридическим наукам во многом сохранится и в случае утверждения новой номенклатуры научных специальностей. Например, исследователь, изучающий вопросы правового обеспечения транспортной безопасности в рамках предусмотренной проектом номенклатуры научной специальности «5.1.2. Публично-правовые науки (государственно-правовые науки)», будет существенно ограничен в возможности затрагивать в своей работе международно-правовые аспекты данной темы, вопросы возмещения вреда, прокурорского надзора, уголовной ответственности и др., поскольку это может быть квалифицировано как выход за рамки паспорта научной специальности 5.1.2. В результате научная ценность, теоретическая и практическая значимость выполненного исследования значительно обедняется. Все это происходит вследствие необходимости формальной «подгонки» содержания диссертаций под рамки паспорта определенной научной специальности.

Полагаем, что такой подход к осуществлению правовых исследований устарел, сковывает инициативу и творчество исследователей, не отвечает современным вызовам и потребностям инновационного развития общества.

В качестве выхода из данной ситуации предлагается раздел 5 проекта новой номенклатуры научных специальностей дополнить научной специальностью «5.1.6. Комплексные (междисциплинарные) правовые науки». В рамках данной специальности следует предусмотреть, в частности, такие направления исследований, как «транспортное право» и иные комплексные отрасли юридической науки (например, информационное право, военное право, конкурентное право и др. — по представлению заинтересованных органов и организаций).

Положительное решение данного вопроса позволит разрешить многие проблемные вопросы в области юридической науки, снять бюрократические барьеры в сфере научного поиска и развития творческой мысли, преодолеть избыточность государственного управления научной деятельностью.

Кроме того, включением транспортного права в номенклатуру научных специальностей будет решена важная задача подготовки

преподавателей-исследователей по транспортному праву посредством подготовки научно-педагогических кадров в аспирантуре по данной научной специальности. В связи с этим нашими дальнейшими шагами по пути научного обеспечения развития транспортного комплекса страны будет открытие подготовки аспирантов по направленности «Транспортное право» в рамках направления подготовки 40.01.06 — Юриспруденция, по которому у Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)) имеется государственная аккредитация, а также открытие при РУТ (МИИТ) совета по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата юридических наук, доктора юридических наук по предлагаемой новой научной специальности «Комплексные (междисциплинарные) правовые науки».

Реализация данного предложения позволит также транспортным вузам представлять своих сотрудников из числа научно-педагогических работников к присвоению ученых званий профессора и доцента по транспортному праву, что будет способствовать росту авторитета и значимости транспортной науки в научно-образовательной среде.

Обращаем внимание, что предложенный подход к формированию номенклатуры научных специальностей не следует расценивать как попытку искусственного отрыва транспортно-правовой науки от иных научных направлений юриспруденции. Все как раз наоборот — это предложение направлено на объединение в одном предметном поле потенциальных возможностей различных юридических наук, что способно на практике дать синергетический эффект и обеспечить существенное приращение научного знания о путях и средствах правового обеспечения инновационного развития России, создаст необходимые условия для проведения научных исследований на междисциплинарной основе, как того требует Президент РФ в упомянутом выше Перечне поручений.

Транспортное право в данном случае рассматривается нами лишь как пример, подтверждающий необходимость нормативного закрепления возможности проведения комплексных исследований в рамках группы специальностей «5.1. Право». Безусловно, заинтересованные научные и образовательные организации страны вправе обосновать предложения о включении в специальность «5.1.6. Комплексные (междисциплинарные) правовые науки» иных актуальных направлений юридической науки, имеющих комплексный, междисциплинарный характер.

Важно заметить, что настоящее предложение ни в коей мере не нарушает концепцию, заложенную в основу подготовленной Минобрнауки России новой номенклатуры научных специальностей. Такой подход в проекте уже имеет место. Так, например, в группе специальностей «5.9. Филология» имеется научная специальность «5.9.4. Языки народов зарубежных стран», в рамках которой исследователям предоставляется возможность указывать конкретный язык или группу языков. Аналогичный подход использован в группе специальностей «5.10. Искусство и культуроведение», где в рамках научной специальности «5.10. Виды искусства» у исследователей имеется возможность выделять конкретные виды искусств.

Таким образом, внесение в проект номенклатуры научных специальностей дополнения, предусматривающего возможность проведения комплексных, междисциплинарных правовых исследований, является вполне логичным шагом, направленным на реализацию поручения Президента РФ о создании условий для проведения научных исследований на междисциплинарной основе.

От имени редакционного совета журнала
«Транспортное право и безопасность»

Духно Николай Алексеевич,
доктор юридических наук, профессор,
директор Юридического института РУТ (МИИТ),
член редакционного совета журнала

Корякин Виктор Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Гражданское право,
международное частное право и гражданский
процесс» Юридического института РУТ (МИИТ),
главный редактор журнала

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378.018.43:656

© Кленов Михаил Владимирович
— кандидат медицинских наук,
проректор Российского университета транспорта

Подготовка квалифицированных специалистов в сфере транспортной безопасности в контексте молодежной политики

Аннотация. Статья отражает основные положения, содержащиеся в докладе на Международном конгрессе «Транспортное право и транспортная безопасность: XXI век», состоявшемся 25 марта 2020 г. в Юридическом институте Российского университета транспорта в рамках Недели науки — 2020 в целях обсуждения на дискуссионной площадке Российского университета транспорта как базового транспортного вуза России актуальных проблем правового обеспечения транспортной безопасности в условиях современных вызовов, анализа опыта обеспечения транспортной безопасности правовыми средствами, уточнения подходов к определению наиболее перспективных направлений исследовательской работы в сфере транспортного права применительно к проблеме обеспечения безопасности. В статье анализируется значение формирования у студентов в Российском университете транспорта профессиональных компетенций в сфере транспортной безопасности в качестве фактора, обеспечивающего самоопределение и карьерный рост молодых специалистов на транспорте, рассматривается роль обучения как карьерного лифта для молодых специалистов на транспорте. По результатам анализа сложившейся ситуации и направлений развития Российского университета транспорта как базового отраслевого образовательного учреждения, общетранспортного научно-образовательного и методологического центра, формулируются некоторые предложения по вопросу совершенствования направлений молодежной политики, обеспечения взаимосвязи организационных и правовых стимулов саморазвития личности студента и молодого специалиста с механизмами формирования профессиональных компетенций работника транспортной отрасли в интересах обеспечения безопасности транспортной системы России в соответствии с приоритетами, целями и задачами Транспортной стратегии

Российской Федерации на период до 2030 года в условиях современного этапа развития цифровой экономики и транспорта России.

Ключевые слова: развитие транспортной системы России; подготовка кадров; молодежная политика; карьера; молодые специалисты на транспорте.

© Mikhail V. Klenov
— Candidate of Medicine, vice-rector
of the Russian University of Transport

Training of qualified transport security specialists in the context youth policy

Abstract. The current paper deals with the main provisions contained in the report at the International Congress “Transport Law and Transport Security: XXI Century”, held on March 25, 2020 at the Law Institute of the Russian University of Transport as a part of ‘Week of Science-2020’ to discuss the urgent problems of legal support of transport security in the face of nowadays challenges, analysis of the experience of enforcing transport security by legal means, refinement of approaches to determining the most promising areas of research in transport law in relation to the problem of security. The current paper has analyzed the importance of the formation of professional competencies in the field of transport security among students of the Russian University of Transport as a factor which ensures self-determination and career growth of young transport specialists, and considers the role of training as a career prospects for young transport specialists. Based on the analysis of the current situation and development directions of the Russian University of Transport as a basic educational institution of that direction, a general transport scientific, educational and methodological center, there have been formulated some suggestions how to improve the youth policy areas, to ensure the relationship of organizational and legal incentives for self-development of the student’s personality and the young specialist, to form mechanisms of professional competencies of a transport worker. That has been suggested in the interests of ensuring the security of the Russian transport system in accordance with the priorities, goals and objectives of the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 in the current stage of development of the digital economy and transport of Russia.

Keywords: development of the transport system of Russia; personnel/staff training; youth policy; career; young transport specialists.

Стратегия продвижения Российского университета транспорта (РУТ (МИИТ)), принятая в целях выполнения Программы развития на период

до 2030 года, направлена на реализацию единого интегрированного программно-целевого и проектного подхода к подготовке кадров для решения общесистемных транспортных задач. Университет в результате реализации программы должен стать драйвером интеллектуального и инновационного развития, генератором новых знаний для всей транспортной отрасли, создать для этого новые точки роста за счет формирования своих компетенций как исследовательского университета, системного интегратора транспортной науки и образования, общетранспортного научно-образовательного и методологического центра [1, стр. 1—2]. Изложенное определяет ту роль, которую играет образование, получаемое будущими молодыми специалистами-транспортниками в стенах РУТ (МИИТ), а также те задачи, которые решает Университет с учетом целей государственной молодежной политики.

Очевидно, что развитие транспортной системы России в современных условиях с учетом заявленных в Транспортной стратегии до 2030 года приоритетов невозможно без обеспечения постоянного притока молодых специалистов, обладающих компетенциями, необходимыми и достаточными для исполнения обязанностей работника транспортной отрасли, высокой степенью гражданской зрелости и способностью принимать ответственные, обоснованные решения.

Цифровизация экономики и транспорта, современная геополитическая обстановка, в том числе возрастающие вызовы и угрозы безопасности на транспорте, предъявляют особые требования к личности выпускника транспортного вуза.

Актуализация задачи по привлечению в транспортную отрасль талантливой молодежи с необходимостью требует повышения эффективности молодежной политики.

Полагаем, что выполнение Российским университетом транспорта функции карьерного лифта для молодых специалистов на транспорте предполагает, не в последнюю очередь, формирование у молодежи стремления к постоянному профессиональному росту, совершенствованию профессиональных компетенций, необходимых для решения поставленных задач, в том числе, обеспечения транспортной безопасности.

Основы государственной молодежной политики Российской Федерации на период до 2025 года (утверждены распоряжением Правительства РФ от 29 ноября 2014 г. № 2403-р) определяют государственную молодежную политику как направление деятельности Российской Федерации, представляющее собой систему мер нормативно-правового, финансово-экономического, организационно-управленческого, информационно-аналитического, кадрового и научного характера, реализуемых на основе взаимодействия с институтами гражданского общества и гражданами, активного межведомственного взаимодействия, направленных на гражданско-патриотическое и духовно-нравственное воспитание

молодежи, расширение возможностей для эффективной самореализации молодежи и повышение уровня ее потенциала в целях достижения устойчивого социально-экономического развития, глобальной конкурентоспособности, национальной безопасности страны, а также упрочения ее лидерских позиций на мировой арене.

Таким образом, при организации работы по реализации молодежной политики в образовательной организации, по нашему мнению, необходимо исходить из необходимости и особой значимости решения задачи по обеспечению самореализации молодежи.

Помимо того, в Основах особо указано на то, что стратегическим приоритетом государственной молодежной политики является создание условий для формирования личности гармоничной, постоянно совершенствующейся, эрудированной, конкурентоспособной, неравнодушной, обладающей прочным нравственным стержнем, способной при этом адаптироваться к меняющимся условиям и восприимчивой к новым созидательным идеям, а ключевой задачей выступает воспитание патриотично настроенной молодежи с независимым мышлением, обладающей созидательным мировоззрением, профессиональными знаниями, демонстрирующей высокую культуру, ответственность и способность принимать самостоятельные решения, нацеленные на повышение благосостояния страны, народа и своей семьи.

В соответствии с Концепцией долгосрочного социально-экономического развития Российской Федерации на период до 2020 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 ноября 2008 г. № 1662-р) целью государственной молодежной политики является создание условий для успешной социализации и эффективной самореализации молодежи, развитие потенциала молодежи и его использование в интересах инновационного развития страны. При этом особо отмечено, что достижение поставленной цели предполагается осуществить за счет решения ряда задач, первой из которых является вовлечение молодежи в социальную практику и ее информирование о потенциальных возможностях саморазвития, обеспечение поддержки научной, творческой и предпринимательской активности молодежи. Решение данной задачи должно быть достигнуто за счет оказания информационно-консалтинговой помощи молодежи, разработки специальных проектов, развития эффективных моделей и форм вовлечения молодежи в трудовую и экономическую деятельность и др.

Исходя из изложенного, представляется возможным утверждать о необходимости использования потенциала транспортного образования для включения в процессы командной, ориентированной на практический результат работы обучающихся по реализации значимых задач развития транспортной отрасли, обеспечения безопасности на транспорте, что, в свою очередь, играет крайне важную роль для профессиональной

ориентации, самоопределения обучающихся, карьерного роста молодых специалистов — транспортников.

Анализ результатов обратной связи с выпускниками РУТ (МИИТ), работающими в органах управления транспортом, контрольно-надзорных органах, силах обеспечения транспортной безопасности, хозяйствующих субъектах, функционирующих в сфере транспорта, показывает, что в качестве основного упрека к качеству обучения в РУТ (МИИТ) называется недостаточная степень ориентации учебного процесса на потребности практики транспортной деятельности, обеспечения безопасности на транспорте. Что касается вопросов правовой подготовки специалистов на транспорте, имеющих непосредственное и прямое отношение к обсуждаемой проблеме, то в числе затруднений, с которыми столкнулись молодые специалисты в начале своей профессиональной деятельности, называются неспособность ориентироваться в значительном массиве коллизионных и несистематизированных правовых актов различной отраслевой принадлежности, готовить предложения с опорой на анализ правовых актов, недостаточное умение использовать справочно-правовые и поисковые системы.

Устранению этих недостатков, несомненно, послужили выработанные на этой основе предложения, представленные в процессе разработки самостоятельно утверждаемых образовательных стандартов, введение которых стало возможным в связи с включением указом Президента РФ от 13 апреля 2018 г. № 156 Российского университета транспорта в Перечень федеральных государственных образовательных организаций высшего образования, которые вправе разрабатывать и утверждать самостоятельно образовательные стандарты по всем уровням высшего образования.

Учитывая потребность выпускников РУТ в правовых знаниях прикладного характера, позволяющих осознанно, с использованием достижений транспортно-правовой науки осуществлять профессиональную деятельность по обеспечению транспортной безопасности и безопасности на транспорте, унификация подходов к процессу правовой подготовки специалиста-транспортника, несомненно, является важным фактором, способствующим повышению конкурентоспособности транспортного образования, карьерному росту выпускника РУТ, и, тем самым, соответствует приоритетам, целям и задачам молодежной политики.

Таким образом, теоретическая и практическая значимость темы, заявленной для обсуждения в рамках проводимого мероприятия, очевидна и предопределена потребностями практики. Актуальность данной проблематики для целей молодежной политики, реализуемой в Российском университете транспорта, также несомненна, поскольку только использование возможностей транспортного образования, учитывающего потребности обучающихся, не только может, но и должно

являться основой для постоянного развития и саморазвития личности работника транспортной отрасли.

Литература

1. Пашков, К. А. Горизонты новых компетенций // Транспорт России. — 2019. — № 3.

References

1. Pashkov, K. A. Gorizonty novykh kompetentsiy [Gorizonty novykh kompetentsiy]// Transport Rossii. — 2019. — № 3.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 004.8:378:656

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

Технологии искусственного интеллекта в транспортном образовании

Аннотация. В статье рассматриваются новые потребности развития транспортного образования на основе внедрения искусственного интеллекта в процесс подготовки специалистов транспорта. Современные возможности технологий искусственного интеллекта призывают нас к существенному изменению методик подготовки специалистов, подчиняя их формированию транспортных компетенций нового поколения. Принятая в конце 2019 г. Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года создает руководящий базис для развития и внедрения искусственного интеллекта в сферу транспортного образования. Стратегия предопределяет развитие права искусственного интеллекта и создание нормативной правовой основы, достаточной для регулирования отношений в сфере использования искусственного интеллекта в образовательном процессе. Правовое обеспечение будет способствовать созданию плодотворных условий для полноценного внедрения искусственного интеллекта в обучение. Транспортное образование, преобразованное с помощью технологий искусственного интеллекта, будет сопровождать транспортную отрасль, обеспечивая ее лучшими специалистами, способными в полной мере решать задачи, поставленные Транспортной стратегией Российской Федерации.

Ключевые слова: искусственный интеллект; транспортное образование; возможности искусственного интеллекта в обучении; право искусственного интеллекта; правовое обеспечение применения искусственного интеллекта; внедрение искусственного интеллекта в учебный процесс.

© Nikolay Al. Dukhno
— Doctor of Law, professor, Director of the Law Institute
of the Russian University of Transport,
honorary worker of higher education of the Russian Federation

Artificial intelligence technologies in transport education

Abstract. The current paper has considered the new needs of the development of transport education based on the introduction of artificial intelligence in the process of transport specialists training. The nowadays capabilities of artificial intelligence technologies require a significant change in the methods of specialists' training, subordinating them to the formation of transport competencies of a new generation. Adopted at the end of 2019, the National Strategy for the Development of Artificial Intelligence for the period until 2030 creates a guiding basis to develop and implement artificial intelligence in the field of transport education. The strategy predetermines the development of an artificial intelligence law and the creation of a legal framework sufficient to regulate relations in the field of the use of artificial intelligence in the educational process. Legal support will contribute to the creation of fruitful conditions for the full implementation of artificial intelligence in training. Transport education, transformed with the help of artificial intelligence technologies, will accompany the transport industry, providing it with the best specialists who are able to fully solve the tasks set by the Transport Strategy of the Russian Federation.

Keywords: artificial intelligence; transport education; the capabilities of artificial intelligence in education; artificial intelligence law; legal support for the use of artificial intelligence; the introduction of artificial intelligence in the educational process.

Решение задач, поставленных Транспортной стратегией Российской Федерации на период до 2030 года (распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 года № 1734-р), во многом зависит от того, как продолжит развиваться транспортное образование. В Транспортной стратеги отражен фактор, побуждающий укреплять зависимость отрасли от транспортного образования, обязанностью которого является ликвидация усиливающегося дефицита квалифицированных профессиональных кадров в транспортной системе. Ориентируясь на курс высоких технологий, в каких предстоит развиваться транспорту, подготовку кадров нового поколения следует развивать на основе передовых методик, базирующихся на цифровизации. На смену отживших способов подготовки специалистов в образовательную сферу врываются новые технологии, освоение которых становится обязанностью всех

транспортных вузов. По крайней мере, сегодня стали заметными три основных причины, по которым возникает потребность быстро, не теряя времени, внедрять в образовательный процесс искусственный интеллект. Во-первых, в настоящее время искусственный интеллект может существенно помочь преобразовать процесс обучения, сделав его удобным для студентов и преподавателей, создавая условия для существенного повышения качества усвоения учебного материала и ориентации подготовки специалистов на потребности транспорта в кадрах. Использование искусственного интеллекта освободит студентов и преподавателей от рутинной, мало продуктивной работы, увеличит время на живую творческую и увлекательную учебную деятельность. Успешность и привлекательность использования искусственного интеллекта в обучении ощущается участниками образовательной деятельности российских онлайн-школ. В школе английского языка *SkyEng* искусственный интеллект стал полноценным участником образовательного процесса, где обеспечивается адаптивное и персонализированное обучение, ведется объективная проверка заданий в режиме реального времени. Искусственный интеллект анализирует каждое занятие, оценивает знания ученика и работу учителя и при необходимости меняет траекторию обучения, в зависимости от результатов обучения [otzovik.com›reviews/skyeng_ru-shkola_izucheniya].

Второй причиной, побуждающей внедрять искусственный интеллект в систему транспортного образования, является его способность значительно повышать вовлеченность студентов в обучение, развивая их активность и творческую инициативу, преобразуя обучение в увлекательный процесс, при котором успешно формируются требуемые транспортными структурами компетенции. С использованием искусственного интеллекта можно создавать в режиме онлайн деловые игры для формирования профессиональных умений; обучающие тренажеры, что очень важно при подготовке специалистов транспорта. Обучение с использованием искусственного интеллекта превращается в увлекательную деловую обстановку, моделирующую всю технологию работы конкретного специалиста транспорта. Такое обучение проходит в игровой форме, повышая мыслительную деятельность студентов, создавая приятное ощущение от развития профессиональных умений и способностей. Применение искусственного интеллекта в транспортном образовании необходимо там, где труд преподавателя стал малоэффективным, а традиционные методики обучения оказываются трудоемкими и не приносящими нужного результата.

Третья причина, убеждающая в полезности искусственного интеллекта в развитии транспортного образования, заключается в том, что с его внедрением в учебный процесс можно освободиться от большого числа профессий низкой квалификации. Составление расписаний занятий, подготовка образовательных ресурсов, выбор траектории обучения с

учетом индивидуальных способностей студентов, решение других задач можно осуществлять без помощи сотрудников, организующих учебный процесс. Современные чат-боты отвечают на вопросы студентов, роботы оказывают помощь в проведении занятий. Эта тенденция с каждым годом усиливается, благодаря развитию искусственного интеллекта и машинного обучения [https://the-accel.ru/iskusstvennyiy-intellekt-v-obrazovanii-sem-variantov-primeneniya].

Специалисты отмечают, что использование искусственного интеллекта за последние годы совершило переворот во многих, в прошлом консервативных, областях нашей жизни. К сожалению, сфера образования к ним не относится. Использование искусственного интеллекта при обучении в нашей стране напоминает гордого человека, стремящегося демонстрировать свою осведомленность во всем, не понимая, каким способом можно достичь высоких результатов в образовании, сближая его с реальной жизнью, с потребностями человека и конкретным производством. Многие сегодня обсуждают вопрос, нужно ли нам дистанционное обучение и способно ли оно заменить обычное, вместо того, чтобы устремить свои мысли к тому, как лучше соединить все лучшее из классического обучения с новыми технологиями, получая высокое качество подготовки специалистов нового поколения. Методики обучения могут быть разными, их не следует навязывать, а дать право человеку выбирать те, какие ему необходимы.

Ключевую роль в обучении занимает преподаватель, требования к нему возрастают. Кроме порядочности, педагогичности, он обязан быть высоким профессионалом своего дела. Сейчас требования к преподавателю растут — он обязан в совершенстве владеть высокими технологиями, используемыми в процесс обучения. Место преподавателя не всегда играет решающую роль, если он владеет теми качествами, какими сегодня он доложен обладать. Если он в аудитории ведет занятия интерактивными методами, с применением технологий искусственного интеллекта, то он создает увлекательный образовательный процесс. Не имеющие возможность посетить аудиторию студенты, получают доступ к совершенным дистанционным образовательным технологиям с использованием искусственного интеллекта и участвуют в обучении.

Удачно примененные новые технологии в обучении расширили пределы влияния преподавателя на студентов, оказывая им помощь в выборе траектории обучения. Сейчас следует не отдавать предпочтение одним классическим методам обучения, а удачно совмещать их с новыми методиками, в том числе и с дистанционными, насыщенными технологиями искусственного интеллекта. Объединяя одно с другим и предоставляя возможность человеку выбирать не только образовательную программу, но и методики ее освоения, мы сможем развивать образование, создавая условия для повышения образованности

человека и общества, прививая каждому чувство любви учиться непрерывно.

Корректировка транспортного образования в сторону его большей приспособленности вести полноценную подготовку современных специалистов транспортной отрасли не может осуществиться плодотворно без внедрения искусственного интеллекта. Адаптация транспортного образования к полному удовлетворению транспортной практики в востребованных специалистах является одним из наиболее перспективных направлений применения искусственного интеллекта в процессе обучения в транспортных вузах.

Сейчас в транспортном образовании накопилось так много проблем, что трудно сразу определить, какие первоочередные задачи следует начать решать с помощью искусственного интеллекта. Много проблем возникает из-за разного уровня знаний у приступивших на учебу в транспортные вузы. Уровень школьной подготовки первокурсников разный, способности к обучению тоже разные, мотивации к изучению предметов у каждого свои, многие не могут осознанно понимать, зачем они поступили, не знают, как им распоряжаться знаниями, которые они получают в вузе. В такой обстановке преподавателю трудно в одной аудитории приспособиться к разным по способностям и мотивациям студентам, чтобы учебный процесс удовлетворял всех. У преподавателя всегда остается нерешенной проблема, как в одной аудитории обеспечить подачу материала, чтобы его могли качественно освоить все студенты с разными способностями. Эту проблему можно легко решать с применением искусственного интеллекта, который быстро, технологично может отслеживать способность, успеваемость каждого студента и предлагать способы и части конкретного учебного материала, который для каждого студента будет предложено осваивать индивидуальными и удобными способами, достигая уровня и качества требуемого знания.

Внедрение искусственного интеллекта в процесс обучения, где будет происходить отслеживание индивидуальных особенностей студентов, требует разработки специальных технологических платформ. В России одной из немногих платформ, позволяющих разработчикам онлайн-курсов использовать возможности технологий с применением искусственного интеллекта в учебном процессе, является платформа *Stepik*. Но на ней подобных курсов пока создано меньше десяти, и она не решает все необходимые задачи учебного процесса, какие возможно решать при помощи искусственного интеллекта. Принципиально новый подход использования искусственного интеллекта в обучении стал возможен с применением британской платформы *Century Tech* [1]. Это система новых обучающих методик, использующих нейрофизиологию и обработку данных для персонализации процесса обучения в школах и университетах [https://netology.ru/blog/06-2019-iskusstvennyy-intellekt-v-obrazovanii].

Чтобы сделать первый шаг технологичного обогащения транспортного

образования, требуется приобретение или самостоятельная разработка подобных платформ, при помощи которой обучение станет происходить с учетом интеллектуальных и других способностей студентов, укрепляя и ориентируя знания каждого на освоение транспортных компетенций.

Вникая в содержание Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, можно увидеть, что поставленные в ней актуальные проблемы, такие как: техническое и технологическое отставание транспортной системы России по сравнению с развитыми странами; неразвитость транспортно-логистической системы страны; низкий уровень транспортно-экспедиционного обслуживания населения и экономики; отсутствие высокоскоростного железнодорожного сообщения, побуждают транспортное образование к поиску новых технологий, в каких станет возможным вести подготовку востребованных отраслью специалистов. Применение искусственного интеллекта в транспортном образовании может существенно помочь решить острые проблемы по разработке новых образовательных программ, учитывающих все потребности транспорта в количестве и качестве востребованных отраслью специалистов. Новая образовательная среда полезна для учета новых транспортных компетенций применительно к каждому виду транспорта, к каждому практическому направлению, где нужны профессиональные кадры с современными умениями и способностями. В обучении специалистов нового поколения требуется быстрая, постоянная объективная оценка растущей и меняющейся информации, отражающей реальное состояние транспортной системы. Под конкретные востребованные транспортом профессии следует настраивать процесс обучения, учитывая способности каждого студента и обеспечивая траекторию освоения информации, объединяющей науку с транспортной практикой.

Внедряя искусственный интеллект в процесс обучения, транспортные вузы создадут новые системы, в которых станет возможным соединять актуальные требования транспортной практики, конкретного направления, с достижениями передовой науки и подбирать для обучения способных студентов, создавая им благоприятные условия для формирования нового знания и приобретения требуемых транспортных компетенций.

Технологии обучения с применением искусственного интеллекта становятся гибкими, учитывающими все тонкости и потребности конкретной транспортной практики, адаптируя их на образовательную среду, увязывая образовательные программы с индивидуальными способностями каждого студента, помогая им выбирать траекторию обучения. Все эти и другие проблемы решаются быстро, без влияния субъективных наслоений, которые существуют в традиционных методиках обучения.

Вынужденный переход на дистанционное обучение на время применения мер по противодействию эпидемии дал основание для новых выводов о путях и способах развития транспортного образования. Один из таких выводов созрел под влиянием глубокого анализа процессов обучения в дистанционных образовательных технологиях, и он заключается в том, что обычное образование нельзя полностью заменить дистанционными методиками, но следует существенно изменить классические методики обучения, внедряя в них самые совершенные технологии. Дистанционное обучение продемонстрировало, вскрыло много нового, что следует обязательно использовать в развитии транспортного образования. Посредством новых технологий можно сблизить и укрепить творческие связи преподавателя с обучающимися и создать условия для роста качественной подготовки специалистов транспорта. Новые технологии помогут глубже изучить транспортную практику, объективно выявить ее потребности и соединить их с учебным процессом, достигая в обучении подготовку востребованных транспортной отраслью специалистов. Процесс разработки технологий использования искусственного интеллекта, необходимых для внедрения в транспортное образование, требует глубокой проработки разных проблем, стоящих на этом пути.

Подбор и развитие программ искусственного интеллекта поможет решать важные задачи в учебном процессе, ориентируя его на индивидуальные способности каждого студента и создавая условия подбора контингента студентов, способных осваивать образовательные программы по востребованным транспортом специальностям. При помощи искусственного интеллекта можно будет решать проблемы количества, уровня подготовки, направленности требуемых транспорту специалистов.

Процесс внедрения технологий искусственного интеллекта в транспортное образование не может развиваться только на энтузиазме мыслящих, творческих личностей, требуется создавать много других инструментов для значительного оживления всей этой важной работы в деле развития транспортного образования. В числе самых важных задач, какие предстоит решать в этом направлении, очевидной является создание нормативной правовой базы внедрения технологий искусственного интеллекта в сферу транспортного образования.

Правовая база по использованию искусственно интеллекта во всех сферах деятельности, в том числе и в образовании, пока остается крайне недостаточной. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года раскрывает потребность совершенствования нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая развитие механизмов государственно-частного партнерства, обеспечивающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и

инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов на транспорте. Правовое обеспечение становится крайне необходимым как в сфере функционирования транспортной системы, так и в совершенствовании транспортного образования на основе внедрения искусственного интеллекта.

Потребность ускоренного развития искусственного интеллекта в Российской Федерации побудила к принятию Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года (утверждена Указом Президента РФ 10 октября 2019 г. № 490). Правовую основу Стратегии составляют Конституция РФ, Федеральный закон от 28 июня 2014 г., № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации», а также Указы Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года», от 9 мая 2017 г. № 203 «О Стратегии развития информационного общества в Российской Федерации на 2017—2030 годы» от 1 декабря 2016 г. № 642и «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации», иные нормативные правовые акты РФ, определяющие направления применения информационных технологий в Российской Федерации.

Правовое обеспечение развития и использования технологий искусственного интеллекта следует формировать, принимая законы и иные нормативные правовые акты, достаточные для регулирования отношений, складывающихся при взаимодействии человека с искусственным интеллектом, и выработке методов работы специалистов в системе технологий использования искусственного интеллекта. В образовательном законодательстве также должны содержаться правовые нормы, регулирующие процесс использования технологий искусственного интеллекта в процессе обучения. Стратегией предусмотрены основные направлениями, какими следует руководствоваться при создании комплексной системы правового регулирования общественных отношений, складывающихся в ходе развития и внедрения технологий искусственного интеллекта. Руководствуясь предписаниями Стратегии, органы государственной власти и другие субъекты обязаны обеспечить благоприятные правовые условия для доступа к данным, преимущественно обезличенным, включая сведения, собираемые государственными органами, медицинскими организациями.

Все, что будет связано с применением искусственного интеллекта в транспортном образовании, должно быть обеспечено правовыми актами, открывающими возможность участникам образовательного процесса получать достоверные сведения, необходимые для использования в новых технологиях. Предлагается создание нормативных правовых актов, внедрение которых может обеспечивать экспериментальные режимы внедрения искусственного интеллекта в разные виды деятельности, в том числе и в образовательную. Создание новых нормативных правовых актов

в этой сфере требует развития права искусственного интеллекта с разработкой правовых концепций, правовых идей, достаточных для подготовки законодательства в сфере искусственного интеллекта. Право искусственного интеллекта окажет плодотворное воздействие на процесс внедрения технологий, если в нем окажутся правовые идеи, способствующие внедрению искусственного интеллекта во все сферы деятельности, и создающие правовые запреты негативным влияниям на права и свободы человека.

Ожидается, что право искусственного интеллекта станет надежным и удобным регулятором общественных отношений в сфере искусственного интеллекта средством охраны прав человека, общества и государства. Потребуется вести кропотливую работу по обеспечению особых условий и режимов для доступа к сведениям, включая персональные данные, в целях проведения научных исследований, создания технологий искусственного интеллекта и разработки технологических решений на их основе. Предстоит планировать и реализовывать меры по созданию правовых условий, подготовке и проведению процедур упрощенного тестирования; внедрению технологических решений, разработанных на основе искусственного интеллекта, делегирование информационным системам, функционирующим на основе искусственного интеллекта, возможностей принятия отдельных решений. Исключение следует установить для решений, которые могут ущемлять права и законные интересы граждан, в том числе при исполнении государственными органами государственных функций, за исключением функций, направленных на обеспечение безопасности людей и государства. Все эти и другие меры, требуется реализовывать под влиянием руководящих указаний Стратегии, предписанных органам власти и другим субъектам, которые по своим обязанностям должны решать задачи по разработке, подготовке и принятию законодательных актов, достаточных для регулирования отношений в сфере использования искусственного интеллекта в разных областях, в том числе и в образовательной.

Наличие правовых актов окажется важной, но недостаточной мерой, если не будут предприняты меры по их глубокому изучению всеми, кому будет предписано внедрять технологии искусственного интеллекта в практические сферы деятельности. В образовании правовое регулирование требуется сосредоточить на подготовке преподавателей, которые обязаны владеть цифровыми компетенциями, достаточными для использования искусственного интеллекта в процессе обучения, и в регулировании отношений в учебном процессе, в котором искусственный интеллект будет решать многие задачи. Правовое регулирование отношений в сфере использования искусственного интеллекта в образовательной деятельности окажется успешным, когда правовая культура преподавателей и студентов достигнет уровня, достаточного,

чтобы гарантировать объективность, безопасность и полезность применения технологий искусственного интеллекта в учебном процессе.

Особое внимание следует обратить на создание правовых гарантий доступа к данным, собираемым государственными органами власти, доступности к другим сведениям, созданию иных юридических условий, обеспечивающих достоверность, сохранность и обработку исходных сведений. Эти гарантии наиболее актуальны особенно тогда, когда многие ощущают потоки искаженной, часто ложной информации. Невозможно представить и описать вред, какой может быть причинен при использовании искусственного интеллекта, если в программное обеспечение будут внедрены недостоверные сведения. Обрабатывая их, машинное мышление направит действия по фальшивому пути, какой может привести к самым печальным последствиям.

Правовые проблемы внедрения искусственного интеллекта в сферу образования обостряются еще и тем, что на долю правоведения выпадают важные задачи правового воспитания нашего общества. Эти проблемы остаются вяло решаемыми из-за постоянного препятствования чиновников развитию юридического образования в нашей стране. При низкой правовой культуре риски внедрения искусственного интеллекта в образования увеличиваются и могут создать серьезные угрозы. Они неизбежны, когда в обществе появятся высокие интеллектуалы, понимающие истинную цену искусственного интеллекта, а большое количество мало просвещенных людей, равнодушных, но с жаждой получить без труда много благ, будут считать себя обделенными, нагло станут провоцировать негативные процессы. Предотвратить это можно рядом предупредительных мер профилактического характера, в числе первых из них следует поставить правовое обучение. Только повышение правовой просвещенности станет тем мерилом, каким можно будет определять снижение степени опасности в обществе. При высоком уровне правовой культуры степень расслоения в обществе начнет минимизироваться, и риски внедрения искусственного интеллекта в образование могут постепенно исчезнуть. Быстро это не произойдет, но путь к этому менять нельзя, а интенсивность способов правового обучения людей требуется наращивать.

В числе приоритетных направлений развития и использования технологий искусственного интеллекта в Стратегии названы и те, которые могут оказать существенное влияние на внедрение искусственного интеллекта в транспортное образование. В транспортном образовании можно будет решать задачи прогнозирования структур и содержания новых профессий, какие будут востребованы транспортным комплексом, появится возможность значительно улучшить управление процессом разработки новых образовательных программ для подготовки востребованных специалистов транспорта. Внедрение искусственного интеллекта в образовательный процесс освободит вузы от рутинной

работы при разработке и реализации образовательных программ всех уровней образования, программ повышения квалификации и профессиональной переподготовки и обеспечит студентам получение ориентированных на профессии знаний, поможет создать условия для приобретения транспортных компетенций, востребованных транспортной отраслью. С помощью искусственного интеллекта произойдет полноценный процесс интеграции социально-гуманитарного знания с профессиональными знаниями, обеспечивая условия для формирования нравственного мировоззрения студентов, ориентируя их на качественную профессиональную подготовку.

Внедрение искусственного интеллекта в транспортное образование находится у самого края начала пути, и для активизации этого процесса требуются усердие, кропотливый целеустремленный труд сплоченных коллективов отраслевых вузов в следующих направлениях:

— изыскание способов квалифицированного подбора инициативных, способных преподавателей и иных специалистов с творческими устремлениями к внедрению искусственного интеллекта в транспортное образование. Надо организовывать и проводить повышение квалификации преподавателей по вопросам внедрения в учебный процесс технологий искусственного интеллекта. Преподаватели, понимающие и способные использовать искусственный интеллект в обучении, создают качественно новый метод проведения занятий, помогая сопровождать каждого студента по индивидуальной образовательной траектории. То, что в обычном обучении называется «интуицией опытного педагога», на деле требует обработки большого массива данных, огромных затрат, а при новых технологиях это под силу только искусственному интеллекту, и при гораздо меньших затратах [https://netology.ru/blog/06-2019-iskusstvennyy-intellekt-v-obrazovanii];

— установление и развитие сотрудничества транспортных вузов с организациями, осуществляющие деятельность в области искусственного интеллекта, и совместное ведение с ними работы по подготовке и реализации новых проектов внедрения технологий искусственного интеллекта в транспортное образование, развивая с его помощью подготовку и реализацию образовательных программ всех уровней и направлений;

— внедрение в существующие образовательные программы специальных учебных дисциплин, таких как: «Возможности применения искусственного интеллекта в транспортном образовании»; «Персонализированное обучение с применением искусственного интеллекта»; «Системы искусственного интеллекта» и другие. Данные дисциплины обогатят мировоззрение студентов, укрепят их понимание о возможностях современных технологий искусственного интеллекта в обучении, в использовании его при выборе методик освоения необходимого для профессии материала, и для решения других важных

задач на пути получения нового знания. Подобные учебные курсы помогут студентам выбирать траекторию обучения, ориентируя его путь на оптимизацию высококачественной подготовки истинных профессионалов. Эти дисциплины помогут каждому студенту выбрать нужный профиль обучения, укрепят способность ориентироваться в выборе методик обучения и реализовать свои способности. Быстрое развитие технологий искусственного интеллекта в России рождает спрос на квалифицированных специалистов в этой области.

Понимая это, более 50 российских вузов в период с 2017 по 2019 г. запустили специализированные программы или включили в образовательные программы специализированные курсы, связанные с искусственным интеллектом. Многие вузы стали вести подготовку специалистов по искусственному интеллекту. Сургутский государственный университет реализует программу «Искусственный интеллект и экспертные системы». Программу с аналогичным названием «Искусственный интеллект и экспертные системы» открыл РУДН в г. Москве. Российский технологический университет МИРЭА (г. Москва) открыл образовательную программу «Технологии искусственного интеллекта в безопасности». Саратовский государственный технический университет реализует образовательную программу «Методы искусственного интеллекта и администрирования информационных систем». Московский авиационный институт (МАИ), ставший национальным исследовательским университетом, осваивает образовательную программу «Компьютерное моделирование и искусственный интеллект». Аналогичные образовательные программы бакалавриата, включающие специализированные курсы по искусственному интеллекту, реализуются в МФТИ, СПбПУ Петра Великого, ЮУрГУ, ННГУ им. Н. И. Лобачевского, ДвФУ, УрФУ им. Б. Н. Ельцина, НИУ МАИ, Казанском федеральном университете, МИФИ, ЛЭТИ им. Ульянова-Ленина, ТюмГУ, Московском политехническом университете и в других вузах [https://edugid.ru/news/919-bolee-50-vuzov-rossii-gotovyat-specialistov-po-iskusstvennomu-intellektu].

Сегодня тысячи программ бакалавриата и магистратуры в России включают вводные или ознакомительные курсы по искусственному интеллекту. По названным и реализуемым образовательным программам ведется подготовка специалистов в сфере искусственного интеллекта. Принципиально новый подход необходим для применения искусственного интеллекта в совершенствовании образования, освобождая его от устаревшей и не нужной работы, устремляя процесс обучения на полное удовлетворение законных интересов обучающихся, помогая им и работодателям соединить интересы и найти плодотворный путь полного удовлетворения тех и других на основе высоких технологий.

Сегодня искусственный интеллект могут внедрить российские вузы для контроля, за успеваемостью студентов, о чем свидетельствует

директор Центра *EDCrunch University* НИТУ «МИСИС» Нурлан Киясов [https://habr.com/ru/news/t/463339/]. До конца 2019 г. 5 университетов, а с 2020 г. еще 15 университетов станут обладателями грантов на разработку моделей цифрового университета, элементы которого в течение нескольких лет должны быть внедрены во всех российских вузах. Пока это оптимистические прогнозы, но как хочется верить в реализацию поставленных планов.

Использование искусственного интеллекта в транспортном образовании существенно изменит учебную среду, преобразуя ее в гибкий, персонализированный, адаптивный процесс подготовки высокопрофессиональных, востребованных транспортной системой специалистов. В сложившейся системе транспортного образования есть потенциальные возможности для развития процесса внедрения искусственного интеллекта в обучение, но следует торопиться, чтобы не отстать, а поднять отраслевое образование на уровень современных технологий и сформировать новые научно-образовательные центры подготовки специалистов транспорта нового поколения. С внедрением искусственного интеллекта транспортное образование освободиться от многих субъективных оценок, приблизит его к потребностям транспортной практики и окажет помощь транспортной отрасли в подготовке специалистов, востребованных транспортной практикой по количественным показателям и по характеристике профессиональных компетенций.

При замене старых методов работы преподавателя со студентами новыми методиками с применением технологий искусственного интеллекта появится возможность адаптировать занятия под индивидуальные особенности каждого обучающегося. Искусственный интеллект поможет решить те задачи, которые в образовании не могли решаться на протяжении сотен лет, когда возникали конфликтные отношения между студентами и преподавателями по многим вопросам навязанного освоения учебного материала, который часто не имел значения для профессии.

Индивидуальный подход для каждого студента разрабатывает искусственный интеллект и образует способ объективной оценки знаний каждого студента. Новая система обучения при помощи искусственного интеллекта устраняет субъективную оценку преподавателя и помогает ему укреплять творческие связи со студентами. Обучение становится радостным, снимаются все тягостные проблемы, приятное ощущение процесса обучения повышает качество усвоения учебного материала, приобретаемые знания становятся осознанными и полезными в формировании профессиональных компетенций.

В недалеком будущем искусственный интеллект станет привычным методом создания плодотворных условий для каждого обучающегося в школе. Каждый учащийся ощутит вдохновение от полученных знаний,

волнующих его душу, а объективная оценка их вытеснит унижающее личность ЕГЭ, заменив его проверкой знаний при помощи искусственного интеллекта. Объективный результат оценки выпускников школ при помощи искусственного интеллекта образует возможность принять в вузы самых способных и подготовленных из них к освоению образовательных программ высшего образования. Технологии искусственного интеллекта переменят представление о транспортном образовании, преобразовав его в творческий процесс воспитания транспортников с высоким нравственным мировоззрением и грамотными транспортными компетенциями.

Литература

1. Федорова, А. С. Актуальность внедрения и применения искусственного интеллекта в сфере образования в современном мире / А. С. Федорова, В. В Дульнов // Моя профессиональная карьера. — 2019. — № 3 (135). — С. 80—88.

References

1. Fedorova, A. S. Aktual'nost' vnedreniya i primeneniya iskusstvennogo intellekta v sfere obrazovaniya v sovremennom mire [The relevance of the introduction and application of artificial intelligence in the field of education in the modern world] / A. S. Fedorova, V. V Dul'nov // Moya professional'naya kar'yera. — 2019. — № 3 (135). — S. 80—88.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 341.24

© **Гуцуляк Василий Николаевич**
— доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ),
почетный работник Морского флота, президент Ассоциации международного морского права.
gutsul@inbox.ru

Морское право как конвенционная учебная дисциплина

Аннотация. Одна из особенностей обучения будущих командиров транспортного флота по программам высшего образования заключается в том, что наряду с образовательными дипломами они должны получать еще и профессиональные дипломы для занятия той или иной должности на судне. Содержание указанных программ, требования к квалификации, порядок выдачи таких дипломов (дипломирование), минимальные стандарты компетентности и другие сопутствующие вопросы регулируются не только и не столько российским законодательством, сколько нормами международного права, которые содержатся в специальных международных договорах — транспортных конвенциях. Главная роль в их числе принадлежит Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., существенно измененной и дополненной в 1995 и 2010 гг. Эта Конвенция известна среди специалистов под аббревиатурой ПДМНВ (иногда — ПДНВ). Ее участницей является и Российская Федерация. В связи с этим Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования по специальности «Судовождение» 2018 г. устанавливает, что программа специалитета в данной области реализуется с учетом требований Конвенции ПДМНВ и Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г. Согласно требованиям Конвенции ПДМНВ одна из важнейших дисциплин, которая должна изучаться будущими профессиональными моряками, — это морское право. Без глубокого знания положений морского права будущему офицеру транспортного флота не может быть выдан профессиональный диплом. В первую очередь, именно в этом смысле морское право является конвенционной учебной дисциплиной. В статье

исследуется генезис конвенционных требований к уровню подготовки моряков, в том числе и в части, касающейся морского права. Основное внимание здесь уделяется Конвенции ПДМНВ, которая прошла серьезную эволюцию с момента ее заключения в 1978 г. до последующей модернизации в 1995 и 2010 гг. Автором анализируются положения Кодекса ПДМНВ, которые касаются требований, предъявляемых к квалификации командиров флота в области морского права, рассматриваются в связи с этим основные минимальные стандарты компетентности. В результате резюмируется, что требования к знанию положений морского права в том или ином объеме проходят красной нитью при оценке квалификации кандидатов на получение профессиональных морских дипломов как на уровне управления (капитаны и старший командный состав судов), так и на уровне эксплуатации (вахтенные помощники капитана и вахтенные механики). В заключительной части статьи представлены основные выводы по исследуемой тематике.

Ключевые слова: морское право; международное право; морское судно; капитан; дипломирование; квалификация; минимальный стандарт компетентности.

© Vasiliy N. Gutsulyak
— Doctor of Law, professor, head of the department ‘Maritime law’ of the of the Law Institute of the Russian University of Transport, honorary worker of the Navy, president of the International Maritime Law Association

Maritime Law as a conventional academic discipline

Abstract. One of the features of training future transport fleet commanders in higher education programs is that, along with educational diplomas, they must also receive professional diplomas/certificates for occupying a particular position on the vessel. The content of these programs, qualification requirements, the procedure for issuing such diplomas (certification), minimum standards of competency and other related issues are regulated not only and not so much by Russian legislation as by International Law, which are present in special international treaties, in transport conventions. The main role among them belongs to the International Convention on the Training and Certification of Sailors and Watchkeepers in 1978, substantially amended and supplemented in 1995 and 2010. This Convention is known among experts under the acronym TCSW (sometimes TCW). The Russian Federation is also a member of the Convention. In this regard, the Federal State Educational Standard for Higher Education in the specialty “Navigation” of 2018 has established that the

specialization program in this area is implemented taking into account the requirements of the TCW Convention and the Maritime Labor Convention 2006. According to the requirements of the TCSW Convention, one of the most important disciplines that should be studied by future professional sailors is Maritime Law. Without a deep knowledge of the provisions of Maritime Law, a future transport officer cannot be awarded with a professional diploma. First of all, it is in this sense that Maritime Law is a conventional academic discipline. The current paper has examined the genesis of conventional requirements for the level of training of sailors, including those related to Maritime Law. The current paper has focused on the TCSW Convention, which has undergone a major evolution from its issue in 1978 to subsequent amendments in 1995 and 2010. The author has analyzed the provisions of the TCSW Code, which are connected with the requirements for the qualification of fleet commanders in the field of Maritime Law, and there has been considered the basic minimum competency standards in this regard. As a result, there has been summarized that the requirements for knowledge of the provisions of Maritime Law stand out when assessing the qualifications of candidates for professional maritime diplomas/certificates both at the management level (captains and senior command personnel of the vessels) and at the operational level (watchkeeping officers and watchkeeping mechanics). The final part of the current paper has presented the main conclusions on the studied issue.

Keywords: maritime law; international law; sea vessel; captain; certification; qualification; minimum standard of competency.

Введение. В конце 2019 г. в составе Российского университета транспорта (РУТ) появилось новое структурное подразделение — Академия водного транспорта, которая было создана на базе Московской государственной академии водного транспорта (МГАВТ) — филиала Государственного университета морского и речного транспорта им. адмирала С. О. Макарова (Санкт-Петербург). А 30 октября 2019 г. в соответствии с приказом ректора РУТ в структуре Академии водного транспорта были сформированы семь кафедр. Три из них осуществляют подготовку будущих командиров морского и внутреннего водного транспорта — судоводителей, судомехаников и электромехаников, которые наряду с дипломом о высшем образовании должны получать еще и профессиональные дипломы (иногда в обиходе их называют рабочими дипломами), дающие право занимать ту или иную командную должность на борту судна. [Согласно Манильским поправкам 2010 г. к Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты (ПДМНВ-78/95) профессиональный диплом означает диплом, выданный и подтвержденный капитанам, лицам командного состава и радиооператорам ГМССБ, дающий право его законному владельцу работать в той должности и выполнять связанные с этим

функции на том уровне ответственности, которые указаны в дипломе.] Если же речь идет о судах заграничного плавания, то, поскольку такие дипломы признаются во всем мире, то обучение и порядок выдачи рабочих дипломов по вышеуказанным специальностям жестко регламентированы нормами международного морского права.

Универсальным всеобъемлющим международным договором, своеобразной «Конституцией морей» является Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. В соответствии с ее положениями (ст. 94) каждое государство в отношении судов, плавающих под его флагом, принимает необходимые меры для обеспечения безопасности на море. В числе таких мер, в частности, обеспечение выполнения следующего требования: капитан, офицеры и, в необходимой степени, экипаж должны быть полностью ознакомлены с применимыми международными правилами по вопросам охраны человеческой жизни на море, предупреждения столкновения, предотвращения, сокращения и сохранения под контролем загрязнения морской среды и поддержания связи по радио и обязаны соблюдать такие правила. Нетрудно видеть, что, по сути, в Конвенции 1982 г. идет речь о требовании к государству-участнику обеспечить знание и правильное применение норм международного морского права членами экипажей судов, плавающих под его флагом.

Более конкретное наполнение указанное требование получило в Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., существенно измененной и дополненной в 1995 и 2010 гг. (далее — Конвенция ПДМНВ). Ее участницей является и Российская Федерация.

Согласно требованиям Конвенции ПДМНВ одна из важнейших учебных дисциплин, знание которых должен продемонстрировать кандидат на получение того или иного профессионального диплома, является *морское право*.

Следовательно, морское право является конвенционной учебной дисциплиной, т.е. требования к ее содержанию и знанию устанавливаются специальными международными договорами, положения которых для государства-участника являются обязательными.

Кроме того, согласно положениям Конвенции ПДМНВ на борту каждого судна, плавающего под флагом государства-участника, должны быть в наличии тексты последних изменений в национальных и международных правилах, касающихся охраны человеческой жизни на море, охраны и защиты морской среды.

Таким образом, профессиональный морской диплом, необходимый для работы на судне и признаваемый во всех иностранных портах, не может быть выдан моряку, если он не знает положений морского права в объеме, соответствующем занимаемой должности.

В связи с этим следует упомянуть Федеральный государственный образовательный стандарт высшего образования — специалитет по

специальности 26.05.05 «Судовождение», утвержденный приказом Минобрнауки России от 15 марта 2018 г. № 191, который устанавливает, что программа специалитета в области подготовки специалистов морского транспорта, технического флота, судов освоения шельфа и плавучих буровых установок, иных судов, используемых для целей торгового мореплавания, и управление ими как подвижными объектами, *реализуется с учетом требований Конвенции ПДМНВ* и Конвенции о труде в морском судоходстве 2006 г.

Причем при реализации этой программы обязательным к освоению является Стандарт компетентности Раздела A-II/1 «Обязательные минимальные требования для дипломирования вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более» Кодекса ПДМНВ, о котором речь пойдет ниже.

1. Генезис конвенционных требований к уровню подготовки моряков

Ключевым условием обеспечения безопасности мореплавания, а также сохранения и защиты морской среды является соблюдение требований в части, касающейся уровня подготовки и профессионализма моряков.

Анализ аварийности мирового судоходства свидетельствует, что более трети всех аварийных происшествий на море происходит в результате ошибок, допущенных экипажами судов [1, стр. 180]. Таким образом, надлежащая компетентность членов экипажа морских судов — это ключевой фактор в обеспечении безопасности на море.

В связи с этим международное сообщество всегда уделяло пристальное внимание вопросам квалификации моряков. Впервые они получили отражение в конвенциях, принятых в разное время Международной организацией труда (далее — МОТ).

Еще в 1936 г. МОТ была принята Конвенция № 53 «О минимальной квалификации капитана и других лиц командного состава торговых судов» (Россия не участвует). В соответствии с ее положениями (ст. 3) никто не может быть допущен к занятию должностей капитана, вахтенного помощника капитана, старшего механика или вахтенного механика на судне без диплома, удостоверяющего его способность занимать данную должность, выданного соответствующим органом государства, где зарегистрировано судно. Изъятие их этого правила допускается только в случае форс-мажорных обстоятельств.

Конвенция МОТ № 53 установила три ключевых требования к дипломированию капитана и лиц командного состава, которые затем получили отражение в последующих международных правовых актах, посвященных квалификации моряков. Во-первых, минимальный возраст, с достижения которого кандидат имеет право на получение диплома, во-вторых, необходимый профессиональный стаж для выдачи диплома, и в-третьих, успешная сдача экзаменов.

В части, касающейся требований к квалификации рядового состава, следует указать на Конвенцию МОТ № 74 «О выдаче матросам свидетельств о квалификации», заключенную в 1946 г. (Россия не участвует). Согласно ее положениям для получения квалификационного свидетельства матроса, был установлен минимальный возраст 18 лет, стаж работы в качестве члена палубной команды не менее трех лет и обязательная сдача экзамена.

Дальнейшее развитие вопросы, касающиеся квалификации моряков, получили в Конвенции МОТ № 147 «О минимальных нормах на торговых судах» 1976 г., участницей которой является и Российская Федерация. Статья 2 Конвенции предусматривает, что каждое государство-участник обязано установить нормы безопасности, в частности, касающиеся укомплектования экипажа в целях обеспечения безопасности для жизни на борту судна. Кроме того, указанная статья требует от каждого Договаривающегося Государства обеспечить соблюдение требования, в соответствии с которым моряки, нанятые на суда, зарегистрированные на его территории, имели достаточную квалификацию или профессиональную подготовку для выполнения обязанностей, для которых они были наняты.

Надо отметить, что Конвенция МОТ № 147 входит в перечень международных договоров, соблюдение которых проверяется при заходе судов в иностранные порты.

Наряду с конвенциями МОТ требования к квалификации экипажей морских судов также содержит широко известная среди моряков Международная конвенция по охране человеческой жизни на море (СОЛАС-74/78). Так, в соответствии с ее положениями (правило 13) государства-участники обязуются укомплектовать свои суда экипажами в надлежащем числе и должной квалификации.

Конвенция ООН по морскому праву 1982 г. также не оставляет без внимания этот важный вопрос. Статья 94 Конвенции возлагает на государство флага обязанность по обеспечению требования, в соответствии с которым каждое судно будет возглавляться капитаном и офицерами соответствующей квалификации, в частности, в области судовождения, навигации, связи и судовых машин и оборудования, а экипаж по квалификации и численности будет соответствовать типу, размерам, механизмам и оборудованию судна.

Основным же международно-правовым актом, устанавливающим унифицированные, конкретные и детальные требования, предъявляемые к квалификации плавсостава морских судов, является ранее упоминавшаяся Международная конвенция о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты [здесь указано принятое название Конвенции. Хотя, на наш взгляд, более точно с английского оно переводится как Международная конвенция о стандартах подготовки и дипломирования моряков и несении вахты]. В российской литературе для

обозначения этой Конвенции обычно используют сокращения ПДНВ либо ПДМНВ, в англоязычных же источниках принята аббревиатура *STCW* (от англ. *The International Convention on **S**tandards of **T**raining, **C**ertification and **W**atchkeeping for Seafarers*).

Основная цель Конвенции — «добиться, чтобы моряки во всем мире проходили подготовку по согласованным стандартам, и чтобы квалификационные документы выдавались в соответствии с такими стандартами» [2, p. 180].

Участниками Конвенции являются около 140 государств, тоннаж флота которых составляет примерно 98% тоннажа мирового флота [3, стр. 247].

Конвенция ПДМНВ постоянно модернизируется, в нее периодически вносятся поправки. Например, в 1991 г. были приняты поправки, касающиеся Глобальной морской системы связи при бедствиях (ГМССБ), в 1994 г. — поправки по специальным требованиям для подготовки экипажей танкеров и т.д. Вместе с тем в ее развитии можно выделить три ключевых этапа, которые датируются соответственно 1978, 1995 и 2010 гг.

Конвенция ПДМНВ-78. До 1978 г. из-за различных требований к квалификации моряков и уровня их подготовки, существующих в отдельных государствах в этой части не обеспечивалась надлежащая безопасность мореплавания [4, стр. 197]. Для решения этой проблемы во исполнение Резолюции Межправительственной морской консультативной организации (ИМКО) [создана в 1948 г., в 1982 г. преобразована в Международную морскую организацию — ИМО] от 15 октября 1971 г. А.248 была созвана Международная конференция по подготовке и дипломированию моряков, которая проходила в Лондоне с 14 июня по 7 июля 1978 г. Участие в ее работе приняли делегации 72 государств [5, стр. 197].

По результатам работы Конференции была принят Заключительный акт, который включил в себя Международную конвенцию о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 г., а также 23 резолюции, касающиеся несения вахты лицами командного и рядового состава, а также их подготовки и квалификации.

Конвенция содержит семь глав: «Общие положения», «Капитан — палубная команда», «Машинная команда», «Радиотехническая служба», «Специальные требования для танкеров» и «Специалисты по спасательным шлюпкам и плотам».

Положения Конвенции применяются к морякам, работающим на морских судах, за исключением военных, рыболовных и прогулочных судов, а также деревянных судов примитивной конструкции.

Конвенция ПДМНВ-78 вступила в силу в 1984 г. Она сыграла огромную роль в процессе становления и развития норм, регулирующих обучение моряков.

Конвенция ПДМНВ-95. Значительным шагом в дальнейшем развитии современного морского образования стало подписание 7 июля 1995 г. в Лондоне Заключительного акта Конференции государств — участников Конвенции ПДМН-78.

В результате работы Конференции положения Конвенции ПДМНВ 1978 г. подверглись серьезным изменениям и дополнениям, поскольку Конвенция 1978 г. уже давно нуждалась в обновлении. По мнению А. Н. Шемякина, этому способствовали интенсивное развитие торгового мореплавания и усложнение конструкции судов [6, стр. 88].

Главное изменение Конвенции ПДМНВ-78 заключалось в том, что была полностью пересмотрена ее структура. Сама Конвенция стала касаться только юридических вопросов, а все технические требования были сосредоточены в Кодексе ПДМНВ [7, p. 222—223].

Конвенция ПДМНВ-95 вступила в силу в 2002 г. Она содержит два новых фундаментальных положения. Во-первых, четко определены функции и ответственность государства флага судна в сфере подготовки моряков, а во-вторых, установлен контроль за исполнением требований Конвенции ПДМНВ со стороны ИМО и властей порта захода судна. Конвенция ПДМНВ-95 также учитывает научно-технические достижения, например, использование различных тренажеров при подготовке моряков.

Еще одно достижение Конвенции ПДМНВ-95 заключается в том, что она предусмотрела механизм, который в значительной степени упрощает и ускоряет процесс внесения поправок в Конвенцию в будущем. В результате, все принимаемые изменения и дополнения к Конвенции стали вступать в силу значительно быстрее.

Если Конвенция ПДМНВ-78 была полностью сосредоточена на требованиях к знаниям, то в Конвенции ПДМНВ-95 упор делается на практические навыки и компетентность, подкрепленные теоретическими знаниями.

Манильские поправки 2010 г. С 2006 г. ИМО начала планомерную работу по модернизации Конвенции ПДМНВ. Этот процесс завершился созывом Конференции государств-участников, которая состоялась в столице Филиппин г. Манила с 21 по 25 июня 2010 г. Конференция внесла как в саму Конвенцию, так и в Кодекс ПДМНВ, ряд существенных изменений и дополнений, получивших название Манильских поправок 2010 г.

Указанные поправки уточнили стандарты компетентности, прежде всего в свете новых технологий, были установлены новые требования и методики, касающиеся подготовки и дипломирования, стали более совершенными механизмы имплементации положений конвенции в национальное законодательство.

В поправках получили подробное изложение требования, касающиеся продолжительности рабочего дня и времени отдыха моряков,

предупреждения злоупотребления наркотиками и алкоголем, профессиональной пригодности моряков по состоянию здоровья.

Конференция 2010 г. также приняла пакет резолюций, посвященных, в частности, таким вопросам, как пересмотр существующих типовых курсов ИМО и разработка новых; меры по обеспечению компетентности капитанов и лиц командного состава судов, эксплуатирующихся в полярных водах; содействие участию женщин в морской отрасли и др. 25 июня каждого года в соответствии с Резолюцией № 19 объявлен «Днем моряка».

2. Кодекс ПДМНВ о требованиях к знаниям, пониманию и профессиональным навыкам в области морского права

Как уже было сказано выше, требования к уровню подготовки моряков сосредоточены в Кодексе ПДМНВ, который действует с учетом Манильских поправок 2010 г., а также поправок, принятых в последующие годы. Как отмечает в связи с этим Г. Г. Иванов, в «Кодексе установлены все технические детали» [8, стр. 61].

Сам Кодекс ПДМНВ [9, стр. 45—49] состоит из двух частей — А и В. Часть А является обязательной и устанавливает минимальные стандарты, которые должны обеспечиваться сторонами Конвенции ПДМНВ. Часть В имеет рекомендательный характер и включает руководящие принципы, касающиеся обучения, дипломирования и несения вахты.

В соответствии с Кодексом ПДМНВ стандарты компетентности [под стандартом компетентности понимается уровень профессиональных навыков, который должен быть достигнут для надлежащего выполнения функций на судне] группируются по семи так называемым функциям [функция означает группу задач, обязанностей и ответственности, указанных в Кодексе ПДМНВ, необходимых для эксплуатации судна, обеспечения охраны человеческой жизни на море или защиты морской среды]:

1) судовождение;
2) обработка и размещение грузов;
3) управление операциями судна и забота о людях на судне;
4) судовые механические установки;
5) электрооборудование, электронная аппаратура и системы управления;
6) техническое обслуживание и ремонт;
7) радиосвязь.

В свою очередь каждая из функций имеет три уровня ответственности:

- уровень управления (*management level*);
- уровень эксплуатации (*operational level*);
- вспомогательный уровень (*support level*). [Термин «*support level*» можно перевести и как «уровень поддержки».]

Уровень управления означает уровень ответственности, связанный с работой в должности капитана, старшего помощника, старшего механика или второго механика на морском судне и с обеспечением надлежащего выполнения всех функций в рамках установленной сферы ответственности.

Уровень эксплуатации означает уровень ответственности, связанный:

— с работой в должности вахтенного помощника капитана, вахтенного механика, вахтенного механика судов с периодически не обслуживаемыми машинными помещениями или радиооператора на морском судне;

— поддержанием непосредственного контроля за выполнением всех функций в рамках установленной сферы ответственности в соответствии с надлежащими процедурами и под руководством лица, работающего на уровне управления в этой сфере ответственности.

Вспомогательный уровень означает уровень ответственности, связанный с выполнением установленных задач, обязанностей или несением ответственности на морском судне под руководством лица, работающего на уровне эксплуатации или управления.

Таким образом, Кодекс ПДМНВ предусматривает семь функциональных областей, находящихся на трех различных уровнях ответственности: управления (применяется к старшему командному составу морских судов), эксплуатации (применяется к командному составу морских судов) и уровень поддержки или вспомогательный уровень (применяется к рядовому составу, обеспечивающему вахту на мостике и в машинном отделении).

Большое внимание в ряду требований, необходимых для получения того или иного диплома, Кодекс ПДМНВ уделяет морскому праву.

Рассмотрим в связи с этим основные минимальные стандарты компетентности (некоторые авторы используют термин «минимальные требования к профессионализму») [10, стр. 50] для лиц командного состава морских судов на уровнях управления и эксплуатации.

1. Уровень управления. Минимальный стандарт компетентности для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более (функция «Управление операциями судна и забота о людях на судне на уровне управления», сфера компетентности «Наблюдение и контроль за выполнением требований законодательства и мер по обеспечению охраны человеческой жизни на море, охраны и защиты морской среды») предусматривает *знание норм международного морского права, содержащихся в международных соглашениях и конвенциях.*

При этом особое внимание должно быть уделено следующим восьми ключевым вопросам в области морского права, по которым кандидат должен продемонстрировать знания, понимание и профессиональные навыки:

1) судовые документы, которые требуются на борту каждого судна в соответствии с международными конвенциями, а также порядок их получения и сроков действия;

2) обязанности, вытекающие из положений Международной конвенции о грузовой марке. Указанная конвенция была принята в 1966 г., действует сегодня с поправками, принятыми в последующие годы и регламентирует, в частности, высоту надводного борта, обеспечивающую минимальный запас плавучести судна;

3) обязанности, вытекающие из важнейшего международного договора в области международного судоходства — Международной конвенции по охране человеческой жизни на море. Речь идет о Конвенции СОЛАС-74/78, которая устанавливает конструктивные, эксплуатационные и организационные требования, касающиеся обеспечения безопасности мореплавания;

4) знание, понимание и профессиональные навыки по обязанностям, вытекающим из Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов. Речь идет о положениях Конвенции МАРПОЛ-73/78, которая содержит ограничения и запреты по сбросу в морскую среду загрязняющих веществ, а также вопросы предотвращения загрязнения атмосферы с судов;

5) санитарные нормы — это морские санитарные декларации, а также положения Международных медико-санитарных правил, принятых в 1969 г.;

6) обязанности, вытекающие из международных документов, касающихся обеспечения безопасности судна, пассажиров, экипажа и груза;

7) методы и средства предотвращения загрязнения морской среды с судов;

8) национальное законодательство по осуществлению международных соглашений и конвенций.

В рамках функции «Судовождение на уровне управления» (сфера компетентности «Координация поисково-спасательных операций») данный стандарт в области морского права предусматривает глубокое знание и умение применять процедуры, содержащиеся в Руководстве по международному авиационному и морскому поиску и спасанию, а в сфере компетентности «Организация и процедура несения вахты» — глубокое знание содержания, применения и целей Международных правил предупреждения столкновений судов в море 1972 г. (МППСС-72), а также основных принципов несения ходовой вахты.

Если взять функцию «Обработка и размещение грузов на уровне управления», то в сфере компетентности «Перевозка опасных грузов» знания, понимание и профессиональные навыки должны быть проявлены в следующей области морского права — международные правила, стандарты, кодексы и рекомендации по перевозке опасных грузов,

включая Международный кодекс морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) и Международный кодекс морской перевозки навалочных грузов (МКМПНГ).

Требования к знаниям, пониманию и профессиональным навыкам в тех или иных областях морского права содержатся и в других функциях данного минимального стандарта компетентности для капитанов и старших помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более.

Надо отметить, что большинство вышеуказанных требований в части, касающейся морского права, содержатся и в Минимальном стандарте компетентности для старших механиков и вторых механиков судов с главным двигателем мощностью 300 квт и более. Например, в сфере компетентности «Применение навыков руководителя и организатора» для судовых механиков предусмотрено знание международных морских конвенций и рекомендаций, а также соответствующего национального законодательства.

2. Уровень эксплуатации также предполагает в том числе и требования, предъявляемые к знанию морского права. Так, если мы обратимся к спецификации минимального стандарта компетентности для вахтенных помощников капитана судов валовой вместимостью 500 и более, то увидим, что для функции «Судовождение» требуется, в частности, глубокое знание содержания, применения и целей МППСС-72; знание содержания Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию; правильное понимание процедур, которые необходимы при спасании людей на море, при оказании помощи терпящему бедствие судну, при аварии в порту.

В рамках функции «Управление операциями судна и забота о людях» в сфере компетентности «Наблюдение за соблюдением требований законодательства» от вахтенных помощников капитана требуется начальное рабочее знание конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды, а также знание международных морских конвенций, рекомендаций и национального морского законодательства.

В Минимальном стандарте компетентности для вахтенных механиков судов с обслуживаемым или периодически не обслуживаемым машинным отделением также содержатся требования, касающиеся необходимого знания положений морского права. Так, выполнение функции «Управление операциями судна и забота о людях на судне» в сфере компетентности «Наблюдение за соблюдением требований законодательства» предусматривает начальные рабочие знания соответствующих конвенций ИМО, касающихся охраны человеческой жизни на море и защиты морской среды. А в рамках сферы компетентности «Применение навыков руководителя и умение работать в команде» требуется знание соответствующих международных морских конвенций и рекомендаций, а также национального законодательства.

Таки образом, нетрудно видеть, что требования к знанию положений морского права в том или ином объеме проходят красной нитью при оценке квалификации кандидатов на получение профессиональных морских дипломов как на уровне управления (капитаны и старший командный состав судов), так и на уровне эксплуатации (вахтенные помощники капитана и вахтенные механики).

3. Российское законодательстве о дипломировании экипажей судов и требованиях к знанию морского права

Дипломирование моряков, основанное на нормах международного права, стало осуществляться в Российской Федерации с принятием в 1999 г. Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации. Как отмечается в литературе, «в КТМ Россия отказывается от принципа, согласно которому к занятию должностей на судне допускаются лица, имеющие специальные звания, а присвоение званий удостоверяется выдачей дипломов или квалификационных свидетельств» [11, стр. 99].

Основным нормативным правовым актом, регулирующим вопросы дипломирования экипажей российских морских судов, является Положение о дипломировании членов экипажей морских судов, утвержденное приказом Минтранса России от 15 марта 2012 г. № 62 (далее — Положение о дипломировании). Как сказано в самом Положении о дипломировании, оно разработано на основании двух международных конвенций — Конвенции ПДМНВ и Конвенции МОТ № 69 о выдаче судовым поварам свидетельств о квалификации.

Надо сказать, что ссылки на Конвенцию ПДМНВ содержат подавляющее большинство статей российского Положения о дипломировании.

В соответствии со п. 5 раздела II указанного Положения организация дипломирования моряков в Российской Федерации возложена на Росморречфлот, который обязан публиковать в сети Интернет согласованные программы подготовки моряков и перечни вопросов для квалификационных испытаний.

Как это вытекает из п. 6 Положения о дипломировании квалификационные документы выдаются капитанами морских портов.

Для проведения дипломирования капитан морского порта создает под своим председательством морскую квалификационную комиссию. К работе в ней привлекаются специалисты службы капитана морского порта, образовательных, научных и общественных организаций, а также судовладельцы.

Результаты квалификационных испытаний включаются в соответствующие протоколы, которые вносятся в информационную систему.

В протоколах квалификационных испытаний и выдаваемых капитаном морского порта квалификационных документах обязательно указывается присвоенный информационной системой учетный номер протокола

квалификационных испытаний или квалификационного документа соответственно.

К дипломированию допускаются лица не моложе 18 лет, годные по состоянию здоровья для работы на морских судах и занятия тех или иных должностей членов экипажей морских судов. Обязательным условием дипломирования является получение морского образования в российских образовательных организациях, которые: 1) имеют лицензии на право ведения образовательной деятельности; 2) имеют освидетельствованную систему стандартов качества подготовки в соответствии с Правилом I/8 Конвенции ПДМНВ; 3) осуществляют обучение по программам подготовки в соответствии с требованиями Конвенции ПДМНВ и Положения о дипломировании; 4) направляют в информационную систему информацию о выданных документах; 5) получили признание в установленном порядке.

В качестве альтернативы допускается получение морского образования в иностранных учебных заведениях, соответствующих установленным требованиям.

Основанием для проведения квалификационных испытаний является соответствующее заявление кандидата на имя капитана морского порта.

Квалификационные испытания проводятся не позднее десяти рабочих дней со дня подачи заявления методом письменного или компьютерного тестирования по компьютерным программам и базам данных или перечню вопросов, согласованных Росморречфлотом, и устного собеседования по результатам тестирования. Оценка результатов осуществляется по системе: сдал — не сдал.

Следует отметить, что положения Конвенции ПДМНВ были имплементированы в российское законодательство не только в части, касающейся морских судов. Так, в соответствии со Стратегией развития внутреннего водного транспорта Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 29 февраля 2016 г. № 327-р), одна из задач, которую предстоит решить для обеспечения потребности в квалифицированных специалистах, чей уровень отвечал бы требованиям безопасности и устойчивости транспортной системы, — «это повышение качества обучения в соответствии с требованиями Международной конвенции о подготовке и дипломировании моряков и несении вахты 1978 года с поправками 1995 года».

Таким образом, документы членов экипажей судов, выдаваемые на основании российского Положения о дипломировании, полностью соответствуют требованиям Конвенции ПДМНВ [http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/obrazovanie/diplomirovanie_chlenov_ekipajey_sudov/diplomirovanie_chlenov_ekipajey_morskih_sudov.html].

В настоящее время Росморречфлотом согласованы 54 примерные программы подготовки для морских образовательных организаций, 18 примерных программ подготовки для учебно-тренажерных центров, 1 программа для членов экипажей судов, плавающих под российским флагом и рекомендации по разработке программ подготовки судоводителей спортивных парусных судов.

Представленные на официальном сайте Росморречфлота программы в полном соответствии с положениями Конвенции ПДМНВ включают в себя и положения морского права, которые необходимо осваивать обучающимся.

Так, Примерная программа подготовки капитанов 2018 г. предусматривает, в частности, знание норм международного морского права, содержащихся в международных соглашениях и конвенциях, обязанностей, вытекающих из соответствующих требований Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов с поправками, а также методов и средств предотвращения загрязнения морской среды с судов. Программа также устанавливает выполнение обязанностей, вытекающих из Международной конвенции о труде в морском судоходстве [http://www.morflot.ru/deyatelnost/napravleniya_deyatelnosti/obrazovanie/diplomirovanie_chlenov_ekipajey_sudov/diplomirovanie_chlenov_ekipajey_morskih_sudov.html].

В соответствии с Программой кандидат на получение профессионального диплома должен знать изменения (за последние пять лет) в международных и национальных правилах относительно безопасности человеческой жизни на море и защиты окружающей среды, требований к техническим средствам судовождения.

Надо отметить, что Программа включает в себя объем положений морского права, который даже выходит за пределы требований Конвенции ПДМНВ. Наряду с публично-правовыми аспектами морского судоходства значительное место в разработанной Росморречфлотом программе занимают частноправовые вопросы, такие как, чартер, коносамент, пределы ответственности перевозчика, морской протест, общая авария, «навигационная ошибка», морское страхование и др.

Аналогичным образом дело обстоит и в Программе подготовки судовых механиков. Так, на итоговой аттестации ими демонстрируется знание соответствующих норм международного морского права, содержащихся в международных соглашениях и конвенциях. Они должны иметь навыки исполнения обязанностей, вытекающих из соответствующих требований Международной конвенции о грузовой марке 1966 г., уметь применять международные морские конвенции и рекомендации, а также соответствующее национальное законодательство.

Отдельного комментария требуют размещенные на сайте Росморречфлота на 305 страницах перечни вопросов для

квалификационных испытаний членов экипажей морских судов. Например, для дипломирования судоводителей предусмотрено всего 1385 таких вопросов. Не будет преувеличением сказать, что львиная их доля посвящена тем или иным положениям морского права. Причем, некоторые вопросы имеют исключительно узкую направленность. Например, ряд вопросов посвящен коммерческой эксплуатации судна, а именно сталийному времени, демереджу, расчету фрахта, условиям различных видов чартеров, распределению общей аварии, Инкотермс, морскому страхованию и др. Сравнительно много вопросов относится к таким исключительно важным для морского судоходства многосторонним соглашениям, как Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., СОЛАС, МАРПОЛ, ПДМНВ, конвенции МОТ и др.

Для дипломирования судовых механиков и электромехаников на сайте Росморечфлота размещен 1141 вопрос. Часть из них также посвящена тем или иным положениям морского права. Хотя «крен» здесь сделан в большей степени на такие вопросы, как Кодекс охраны судов и портовых средств, порядок расследования аварийных случаев и т.п.

В целом, положительно оценивая размещение перечней таких конкретных вопросов, в том числе и в области морского права, нельзя не указать на некоторые их недостатки.

Во-первых, отсутствует оглавление и четкая структура перечней, что затрудняет работу для заинтересованных пользователей.

Во-вторых, много вопросов, на которые невозможно ответить по той простой причине, что они требуют ссылки на рисунки, которые не приведены. Например, такой вопрос — «что значит этот флаг?» (сам флаг не приведен), или другой — «что изображено на иллюстрации к заданию?» (самой иллюстрации нет). Такие «ляпы», разумеется, затрудняют возможность самостоятельной подготовки.

В-третьих, возникает сомнение в целесообразности ряда вопросов, имея в виду специфику некоторых видов морской деятельности. Так, насколько оправданно требовать от судоводителей маломерных судов знания вопросов, связанных с процедурой подачи морского протеста?

В-четвертых, формулировки некоторых вопросов представляются некорректными. Например, вопрос «что является приоритетным — международное или национальное законодательство?» не выдерживает никакой критики. «Международного» законодательства, как известно, не существует, поскольку закон не является источником международного права. Кроме того, такой подход к приоритету международного права является слишком упрощенным.

Таким образом, нетрудно видеть, что практически в любой российской образовательной программе, касающейся подготовки как командного, так и рядового состава морских судов, в том или ином объеме предусмотрено знание, понимание и умение применять на практике нормы морского права.

Заключительные выводы. На основе вышеизложенного анализа можно прийти к следующим основным выводам по рассматриваемой теме.

1. Морское право является конвенционной учебной дисциплиной, т.е. требования к ее содержанию и знанию устанавливаются специальными международными договорами, положения которых для государства-участника являются обязательными.

2. Профессиональный морской диплом, необходимый для работы на судне и признаваемый во всех иностранных портах, не может быть выдан моряку, если он не знает положений морского права в объеме, соответствующем занимаемой должности.

3. Требования к уровню подготовки командного состава морских судов, в том числе и в части, касающейся морского права, сосредоточены в Кодексе ПДМНВ, который является неотъемлемой частью Конвенции ПДМНВ и действует с учетом Манильских поправок 2010 г., а также поправок, принятых в последующие годы.

4. Требования к знанию положений морского права в том или ином объеме проходят красной нитью при оценке квалификации кандидатов на получение профессиональных морских дипломов как на уровне управления (капитаны и старший командный состав судов), так и на уровне эксплуатации (вахтенные помощники капитана и вахтенные механики).

5. Российское законодательство полностью соответствует нормам международного права, устанавливающим требованиям в части, касающейся как обучения, так и дипломирования моряков.

6. Практически в любой российской образовательной программе, касающейся подготовки командного и рядового состава морских судов, в том или объеме предусмотрены требования к знаниям и пониманию норм морского права, а также умению применять их на практике.

Литература

1. Анцелевич, Г. А. Международное морское торговое право. — Киев : Издательский дом «Слово», 2003.
2. Baatz, Y. Maritime Law. Third Edition. — New York : Informa Law from Routledge, 2014.
3. Вылегжанин, А. Н. Международное морское право : учебное пособие / А. Н. Вылегжанин, С. А. Гуреев, Г. Г. Иванов. — Москва : Юрид. литература, 2003.
4. Гуцуляк, В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное). — Москва : Граница, 2017.
5. Международная конференция по подготовке и дипломированию моряков 1978 года. — Москва : ЦРИА «Морфлот», 1982.
6. Шемякин, А. Н. Морское право : учебное пособие. — Харьков : Одиссей, 2010.
7. Gold, E. Maritime Law / E. Gold, A. Chircop, H. Kindred. — Toronto : Irwin Law Inc., 2003.
8. Иванов, Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации. — М осква : Спарк, 2002.

9. Алексишин, В. Г. Международные и национальные стандарты безопасности мореплавания / В. Г. Алексишин, Л. А. Козырь, Т. Р. Короткий. — Одесса : Латстар, 2002.
10. Сидорченко, В. Ф. Капитан морского судна / В. Ф. Сидорченко, А. И. Скворцов. — Санкт-Петербург : Юридический центр Пресс, 2001.
11. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / под редакцией Г. Г. Иванова. — Москва : Спарк, 2000.

References

1. Antselevich, G. A. Mezhdunarodnoye morskoye torgovoye pravo [International Maritime Trade Law]. — Kiyev : Izdatel'skiy dom «Slovo», 2003.
2. Baatz, Y. Maritime Law. Third Edition. — New York : Informa Law from Routledge, 2014.
3. Vylegzhanin, A. N. Mezhdunarodnoye morskoye pravo [International Maritime Law]: uchebnoye posobiye / A. N. Vylegzhanin, S. A. Gureyev, G. G. Ivanov. — Moskva : Yurid. literatura, 2003.
4. Gutsulyak, V. N. Rossiyskoye i mezhdunarodnoye morskoye pravo (publichnoye i chastnoye) [Russian and International Maritime Law (public and private)]. — Moskva : Granitsa, 2017.
5. Mezhdunarodnaya konferentsiya po podgotovke i diplomirovaniyu moryakov 1978 goda [International Conference on the Training and Certification of Seafarers 1978]. — Moskva : TSRIA «Morflot», 1982.
6. Shemyakin, A. N. Morskoye pravo : uchebnoye posobiye [Maritime law]. — Khar'kov : Odissey, 2010.
7. Gold, E. Maritime Law / E. Gold, A. Chircop, H. Kindred. — Toronto : Irwin Law Inc., 2003.
8. Ivanov, G. G. Pravovoye regulirovaniye morskogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii [Legal regulation of maritime navigation in the Russian Federation]. — Moskva : Spark, 2002.
9. Aleksishin, V. G. Mezhdunarodnyye i natsional'nyye standarty bezopasnosti moreplavaniya [International and national standards of maritime safety] / V. G. Aleksishin, L. A. Kozyr', T. R. Korotkiy. — Odessa : Latstar, 2002.
10. Sidorchenko, V. F. Kapitan morskogo sudna [Captain of a ship]/ V. F. Sidorchenko, A. I. Skvortsov. — Sankt-Peterburg : Yuridicheskiy tsentr Press, 2001.
11. Kommentariy k Kodeksu torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii [Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation] / pod redaktsiyey G. G. Ivanova. — Moskva : Spark, 2000.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 341.9:347.79

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

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

Организационно-правовые средства обеспечения международных морских перевозок в морском порту

Аннотация. В статье рассматриваются организационно-правовые средства обеспечения международных морских перевозок в морском порту. Морские порты являются важными звеньями транспортной системы, использование которой должно учитывать правовой режим их деятельности. Важность государственного регулирования в морском порту связана с тем, что государства должны обеспечивать соблюдение международных стандартов и договоров в сфере торгового мореплавания, транспортной морской безопасности, экологических нормативов и пр. Государственное регулирование в морском порту осуществляется через: издание правовых норм, регулирующих деятельность морского порта, лицензирование видов деятельности и технического регулирования, установление ставок сбора в порту и тарифов, порядка сдачи в аренду имущества порта. Реестр услуг морского порта должен всегда отображаться в цифровой форме. Современная морская инфраструктура морского порта значительно увеличивает его надежность. А информационная инфраструктура порта предоставляет возможность развития по инновационному варианту. Авторы считают, что современная система морской безопасности нуждается в совершенствовании. В морских портах требуется ее развивать с использованием цифрового формата. Кроме того, до сих пор остаются проблемы в нормативном регулировании контрольно-надзорного механизма. Так же необходимо

качественное разграничение зон ответственности капитана морского порта и надзорного органа. Сохраняются проблемы распределения прав и обязанностей ведомств, имеющих отношение к деятельности порта.

Ключевые слова: морской порт; государственное регулирование; морская перевозка; морская безопасность; морская администрация; цифровой формат.

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

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

Legal and organizational support of international shipping in the seaports

Abstract. The current paper has considered the organizational and legal means of ensuring international shipping in the seaports. Seaports are important links in the transport system, the use of which should take into account the legal regime of their activities. The state regulation in the seaports is of great importance as the state must ensure compliance with international standards and agreements in the field of merchant shipping, maritime transport security, environmental standards, etc. State regulation in seaports is carried out via the publication of legal rules governing the activities of the seaport; licensing of types of activities and technical regulation; establishing rates of revenue tariffs in ports; leasing port property. The registry of seaport services should always be displayed in digital form. The modern sea infrastructure of any seaport significantly increases its reliability. And the information infrastructure of the port gives an opportunity to develop it in an innovative way. The authors believe that the modern maritime security system needs to be improved using the digital format. In addition, there are still problems in the legal regulation of the supervisory mechanism. It is also necessary to qualitatively differentiate the areas of responsibility between captains of the seaport and supervisory agencies. There have still remained the

problems with the distribution of the rights and obligations of departments related to port operations.

Keywords: seaport; state regulation; shipping; maritime security; maritime administration; digital format.

В условиях развития цифрового формата вопросы правового регулирования рынка морских перевозок остаются не до конца решенными в России.

Использование цифрового формата должно привести к унификации различных законов в сфере морской перевозки, снизить стоимость сделок. Для чего в соответствии с цифровым форматом требуется приводить к единообразному пониманию термины в морском торговом обороте. Многие вопросы регулируются национальными законами и обычаями, существуют коллизии между обязательными режимами, особенно в смешанной перевозке груза. Здесь необходимо учитывать конструкции, связанные с перевозкой, включая нормы об объеме ответственности перевозчика.

Если обратиться к международной морской торговле, то ее регулирование основывается на договорах купли-продажи, перевозки, страхования и др. Унификация норм права международной торговли базируется на Венской конвенции о договорах международной купли-продажи товаров 1980 г. Гамбургские правила или Унифицированные правила и обычаи для документарных аккредитивов вступили в силу с 1 января 1994 г., они в большей мере регулируют коносаменты. «Покупатель, как правило, открывает в банке аккредитив на определенную сумму в пользу продавца с условием оплаты товара против грузовых документов и с учетом специальных инструкций покупателя» [3, стр. 17].

Согласно общему смыслу норм международных конвенций, связанных с перевозкой груза, международный режим вырабатывается договоренностью участников соглашения. В настоящее время всеобщие конвенции рассматриваются как не очень гибкий правовой механизм, так как часто приходится вносить изменения в связи с изменяющимся оборотом. Например, в настоящее время действуют типовые Правила ЮНКТАД 1992 г., которые регулируют правила заключения договоров на всех видах транспорта. Недостатком их является отсутствие обязательности их исполнения. Отношения, связанные с перевозкой груза, регулирует гл. 8 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ).

Нормы международного морского права имеют приоритет перед внутренним законодательством. Но речь идет о ратифицированных договорах.

Отношения в сфере морской торговли, публично-правовые и частноправовые аспекты регулирует КТМ РФ. Согласно ст. 71 Конституции РФ данные вопросы относятся к исключительному ведению Российской Федерации. Гражданский кодекс Российской Федерации регулирует данные отношения субсидиарно, только в части, неурегулированной КТМ РФ [6, стр. 67].

Органом исполнительной власти, определяющим направление развития торгового мореплавания, его нормативно-правовые основы, является Минтранс России. Строительство морских портов осуществляется по решению Правительства РФ в соответствии со схемой территориального планирования. Название морского порта является географическим наименованием.

Обычаи широко практикуется в праве международной торговли и морской перевозки грузов, особенно — собранные в Инкотермс. При согласовании условий договора можно ссылаться на Инкотермс. В морской перевозке груза важно учитывать также установленные обычаи морских портов. Международный авиационный комитет ссылается на обычаи морских портов при урегулировании споров. Как правило, обычаями порта устанавливаются такие вопросы, как: время доставки судна и выполнения работ, причальные сборы и пр. Многие обычаи являются местными, их невозможно кодифицировать. Тем более что практически всегда применяются положения обычаев порта, если договором не установлено иное. Обычными нормами являются в основном нормы порта погрузки и нормы порта выгрузки. Но некоторые обычаи применяются при условии ссылки на них в чартере, коносаменте и пр. «В деятельности морских портов существенную роль играют границы морского порта и подходы к морскому порту, и ими являются границы его территории и акватории, и они устанавливаются и изменяются Правительством в соответствии с Земельным кодексом и Водным кодексом РФ, а подходы к морскому порту устанавливаются Минтрансом России» [2, стр. 98]. Комплексное развитие морского порта основано на использовании объектов его инфраструктуры при обеспечении конкурентоспособности морского порта. При этом необходимо обеспечивать недискриминационный доступ субъектам предпринимательства к инфраструктуре морского порта. Это можно достичь через развитие цифрового формата морских бирж. Необходимо учитывать, что морские порты — важнейшие звенья транспортной системы, использование которой должно учитывать правовой режим их деятельности. Границы морских портов — важный момент, они включают в себя не только участки земли как «пространственно-операционные базисы, но и часть акватории водного объекта» [9].

Цифровой режим также может помочь в развитии управления портом, где средства автоматического слежения и распознавания играют большую роль.

Информационное взаимодействие транспортные организации в морском порту могут осуществлять в автоматическом режиме.

Необходимо совершенствование современной системы морской безопасности с использованием цифрового формата. Требуется более качественное разграничение зон ответственности капитана морского порта и надзорного органа.

Ространснадзор обеспечивает от имени государства морскую безопасность в порту, проверяет безопасность гидротехнических сооружений. Для этого введена должность начальника администрации морского порта. В соответствии с приказом Минтранса России от 29 апреля 1999 г. № 24 «О совершенствовании деятельности морских администраций портов» обеспечение мер безопасности в порту также возлагается на комиссию по морской безопасности и на службу морской безопасности.

Важно обращать внимание на то, что графики работы пунктов пропуска через границу РФ должны устанавливаться администрацией морского порта совместно с транспортным ведомством. Необходимо учитывать в этом нужды транспортной системы и организаций, работающих в морском порту. Как отмечается в распоряжении Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации» морской порт необходимо оснастить инновационными продуктами, инженерно-техническими решениями, включая обеспечение транспортной безопасности и охраны.

Особым риском для морского порта являются акты незаконного вмешательства в его деятельность. К ним могут относиться риски техногенного и террористического характера. Система транспортной безопасности должна быть построена на защите от любых угроз, связанных с морским судоходством, с состоянием морских судов и защищенностью объектов морской инфраструктуры.

В состав администрации морских портов входит капитан морского порта, возглавляющий службу капитана, который непосредственно подчиняется Росморречфлоту. На администрацию морского порта возлагается защита судов и персонала в пределах акватории торговых портов. Необходимо обратить внимание, что администрация морского порта создается в отношении двух и более портов. Каждый морской порт приписан к определенной администрации и подчиняется Росморречфлоту.

При разработке обязательных требований необходимо учитывать специфику конкретного порта. Капитан морского порта назначается на должность Росморречфлотом, его деятельность контролирует Ространснадзор. Сравнивая компетенцию администрации морского порта и капитана морского порта, необходимо отметить нечеткое распределение распорядительных и надзорных функций между ними.

Росморречфлот разрабатывает обязательные акты для морского порта, которые издаются на русском и английском языках администрацией

морского порта. Контрольно-надзорные функции необходимо формировать на базе служб капитана морского порта. Организационно-хозяйственные функции должны принадлежать портовому менеджменту. Администрации морского порта должны реализовывать государственные функции в порту без всяких посредников. В каждом морском порту должен быть реальный орган управления. Вопросы несогласованности функций управления состоят в том, что капитан морского порта является звеном согласования только некоторых вопросов, которые входят в его компетенцию, например, при согласовании пропуска через границу. Капитан морского порта является основным субъектом управления в нем, как должностное лицо возглавляет службу капитана, которая входит «в состав администрации морского порта, непосредственно подчиняется Росморречфлоту и действует на основании Положения о капитане морского порта, утвержденного Минтрансом России» [2].

Международный договор купли-продажи товара заключается и в цифровом формате, он обязывает перевозчика организовать перевозку. Обязанная сторона фрахтует судно. Условия договоров включают в себя характеристику судна, объект перевозки, место и срок сдачи груза и пр. Обязанности продавца считаются исполненными после сдачи товара перевозчику, который должен передать товар держателю коносамента.

В торговом мореплавании выделяются формы обслуживания контрагентов: линейное и трамповое мореплавание. Линейное мореплавание (выдается стандартный коносамент грузоотправителю) основано на регулярных рейсах и принципе общего перевозчика (договор заключается с любым обратившимся лицом) на определенных маршрутах. Но трамповое обслуживание (договорное обслуживание по чартерам или договорам фрахтования) связано с обслуживанием заранее неопределенных портов и направлений, часто связано с выполнением разовых рейсов. Здесь заключаются каждый раз отдельные договоры (непубличные) перевозки грузов на конкретное судно, условия которого определены в чартере [5]. Чартер предусматривает фрахтование на рейс, на партию рейсов, генеральный контракт, тайм-чартер, бербоут-чартер и др. «На линейных судах перевозят более ценные грузы и по более высоким ставкам по сравнению с трамповыми. Неполная загрузка линейных судов также обусловливает более высокие ставки. Разнообразие грузовых мест, погружаемых и выгружаемых в каждом порту захода, требует особого внимания к размещению грузов в трюмах. В трамповом судоходстве перевозки осуществляются по чартеру, а в линейном — по коносаменту. Стоимость грузовых работ и перевозки грузов на линейных судах значительно выше, чем на трамповых. Обычно линейные условия перевозки включают оплату судовладельцем грузовых работ. Их стоимость учитывается во фрахтовой ставке. На трамповых судах обычно перевозят однородные грузы навалом. Стоимость таких грузов невелика,

поэтому перевозка их оплачивается по ставкам значительно ниже линейных» [4].

Термин «перевозчик» применяется, когда лицо, исполняющее перевозку, поименовано в договоре («от имени перевозчика») и осуществляет перевозку на законном праве. При этом важны технические и эксплуатационные характеристики судна. В договоре морской перевозки может быть предусмотрено или не предусмотрено индивидуально определенное судно. Можно осуществить перевозку первым линейным судном. Погрузка на борт определенного судна фиксируется бортовой пометкой на коносаменте, что груз определен на конкретное судно.

По договору перевозки грузоотправитель вправе называть в коносаменте несколько портов назначения груза, причем, в совершенно различных частях света. Возможна продажа груза «в пути». Выгрузка возможна в любом из перечисленных портов. Может быть просто указан участок между портами, море, побережье, государство принадлежности морского порта. Таким образом, грузоотправитель имеет право выбора, что удобно в предпринимательской деятельности. Другим важным средством стимулирования бизнеса является не право менять порт в пути, но целое направление перевозки груза, что решается по договору сторон.

Договор международной морской перевозки заключается на основе принципа «свободы договора», впрочем, законодательно устанавливаются ограничения свободы выбора. Есть договорные условия и нормы обязательного действия, зафиксированные в международном морском праве. Заключение договора происходит по правилу «оферта—акцепт». При заключении договора морской перевозки необходимо определить условие предоставления судна: целое или часть. Порт (экспедитор) должен принять груз согласно коносаменту или иному документу морского перевозчика. Экспортное поручение (погрузочный ордер) должна осуществлять экспедиторская группа причала под погрузку судна. Перевозчик должен указать в коносаменте момент его выдачи.

Стратегия развития морской портовой инфраструктуры России до 2030 года предлагает развитие морских портов по так называемому «роттердамскому образцу», когда порт неразрывно связан с удаленными железнодорожными узлами и транспортно-логистическими комплексами. Для этого потребуется развитие подъездных путей к портам и портовых производственных и складских зон, ориентированных на переработку грузов, формирование портовых зон, обеспечивающих переработку поступающих грузов. Проблема развития морского порта связана с развитостью транспортных подходов к нему (железнодорожных, автомобильных). В связи с этим нельзя не затронуть правовое регулирование инвестиционной деятельности.

Важной формой инвестиционной деятельности являются соглашения об осуществлении деятельности в особой экономической зоне (далее — ОЭЗ) в соответствии с Федеральным законом от 22 июля 2005 г. № 116-ФЗ

«Об особых экономических зонах в Российской Федерации». Условия деятельности в ОЭЗ по форме является договором, в силу которого резидент ОЭЗ вкладывает инвестицию в основные средства. Уполномоченный государственный орган должен предоставить резиденту участок в аренду, а управляющая компания — обеспечить создание объектов инфраструктуры, например, в сфере транспорта. Данное соглашение является консенсуальным, трехсторонним (резидент, управляющая компания, уполномоченный федеральный орган) и взаимным. Сторонам необходимо заключить соглашение об осуществлении деятельности в ОЭЗ. В роли управляющей компании должно выступать акционерное общество, 100% акций которой должно принадлежать Российской Федерации, специально созданное для реализации соглашения о создании ОЭЗ. Как правило, предметом данного соглашения является: промышленно-производственная, технико-внедренческая, туристско-рекреационная деятельность, деятельность в портовой ОЭЗ в соответствии с Федеральным законом «О морских портах в Российской Федерации». Именно управляющая компания обязана обеспечить создание объектов инфраструктуры в соответствии с соглашением.

Надлежащее использование транспортной инфраструктуры в современный период включает цифровые формы управления. Новыми средствами при этом являются использование геоинформационных систем транспортного трафика, внедрение смарт-графиков движения. Согласно Стратегии развития морской портовой инфраструктуры Российской Федерации до 2030 года «перспективная модель финансирования транспортной отрасли предусматривает развитие различных форм государственно-частного партнерства, повышение доступности кредитных ресурсов за счет субсидирования части процентных ставок из средств федерального бюджета, стимулирование развития лизинговой деятельности, содействие в защите и страховании капитала частных инвесторов, использование транспортных облигаций». Предполагается, что кредиты и лизинг станут играть важную роль в реализации инвестиционных программ на морском транспорте.

Концессионные соглашения остаются важной формой инвестирования в инфраструктуру морского порта. Строительство морского порта, как иного инфраструктурного объекта, осуществляется обычно по модели «*BOT* (*Build, Operate, Transfer*), при которой концессионер создает объект и получает право на его эксплуатацию на период окупаемости инвестиций, а затем концессионер передает объект в собственность концедента, схема *ROT* (*Rehabilitate, Own, Transfer*), которая предусматривает передачу существующего объекта частному инвестору на условиях осуществления модернизации объекта с последующей его эксплуатацией» [1, стр. 42].

Современная морская инфраструктура морского порта значительно увеличивает его надежность. А информационная инфраструктура порта

предоставляет возможность развития по инновационному варианту. «Современный подход к решению задачи минимизации рисков производственной деятельности на море, безопасности жизнедеятельности в прибрежной зоне, привлечения инвестиций при условии снижения рисков капиталовложений и защите интересов предпринимателей основан на создании и совершенствовании морской информационной инфраструктуры, открытой для включения в нее существующих информационных систем и оснащения ее новыми источниками информации, методами ее обработки и анализа» [7].

Развитие локации морских портов связано с морским пространственным планированием. При этом необходимо соотносить границы акватории порта со сферами действия морского законодательства, с вопросами общего использования морских пространств. «Как известно, морские порты являются важным элементом транспортного комплекса РФ. На долю перевозок водным транспортом в мировой торговле приходится 70% перевозок. Акватория морского порта имеет в составе внутреннюю и внешнюю акватории. Государственное регулирование деятельности в морском порту осуществляется в целях обеспечения: безопасности мореплавания, жизни и здоровья граждан; обороны и безопасности государства; транспортной безопасности; безопасной эксплуатации объектов инфраструктуры морского порта; комплексного развития морского порта и др.» [8]. Важной проблемой использования территории и акватории морского порта, который выполняет функцию пространственно-операционного базиса, который является опорой всей инфраструктуры порта, является экологическая составляющая, морской порт должен соблюдать требования сохранения прибрежной экосистемы. Поэтому законодательно установлены запреты и ограничения использования морской акватории порта.

Требуется более четкое распределение зон ответственности капитана морского порта и Ространснадзора в части обеспечения безопасности в порту. Дополнительное дублирование функции поддержания безопасности одновременно связывается с полномочиями начальника администрации морского порта и также возлагается на комиссию по морской безопасности и службу морской безопасности. Необходимо создание системы транспортной безопасности, под которой понимается «состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства от угроз и негативных воздействий, связанных с морским судоходством, состоянием защищенности объектов морской транспортной инфраструктуры и морских судов от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической и пиратской направленности, а также угроз природного и техногенного характера» [7]. Что касается осуществления мероприятий по защите судов вместе с персоналом морского порта в рамках акватории торгового сектора порта, то их осуществляет морская администрация. Минтранс России включает

конкретные порты в определенную администрацию морского порта. Капитан морского порта при этом выполняет в основном контрольные функции, надзорных функций он не осуществляет. При этом начальник администрации морского порта не вмешивается в работу капитана порта и должностных лиц службы капитана. Например, согласно ст. 80 КТМ капитан порта имеет право запретить выдавать разрешение выходить судну из порта, если есть угроза причинения вреда морской среде. Несмотря на то что капитан порта назначается Росморречфлотом, надзор за его деятельностью осуществляет Ространснадзор, своими территориальными представительствами обеспечивающий контроль деятельности капитана порта, связанной с осуществлением судоходства в порту. Возможно, логичней было бы формировать службы безопасности морского порта на базе службы капитана морского порта, что позволило бы избежать коллизий межведомственного характера.

Не вполне решенной проблемой является механизм распределения прав и обязанностей ведомств, имеющих отношение к деятельности порта, что во многом находится в компетенции Правительства РФ.

С учетом развития цифрового формата требуется больше уделять внимания автоматизированным системам наблюдения и контроля в морском порту.

С учетом того, что порты становятся связанными с крупными логистическими комплексами и мультимодальными перевозками, которые существенно ускоряют доставку груза, требуется с учетом новых правил регламентировать услуги перевалки грузов в порту, синхронизировать услуги с современными правилами обслуживания судов. Нормативно-правовая основа требует совершенствования, включая тарифную политику, арендные правила, контрольно-надзорный механизм.

Литература

1. Белицкая, А. В. Использование инструментов государственно-частного партнерства для демонополизации российской экономики: правовой аспект // Юрист. — 2017. — № 1. — С. 41—46.
2. Васильев, Ф. П. Как совершенствуется административно правовое регулирование в области обеспечения деятельности морских портов // Таврический научный обозреватель. — 2015. — № 3. — С. 94—110.
3. Гуцуляк, В. Н. Оговорки в коносаменте и их юридическое значение// Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4 (32). — С. 15—23.
4. Ерпылева, Н. Ю. Понятие и источники международного частного морского права // Транспортное право. — 2010. — № 2. — С. 12—17.
5. Кокин, А. С. Международная морская перевозка грузов: право и практика. — Москва : Волтерс Клувер. 2007// https://www.lawmix.ru/commlaw/1035.
6. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации/ под редакцией Г. Г. Иванова. — 2-е изд. — Москва : Спарк, 2005.
7. Мишина, Л. А. Морская информационная инфраструктура — необходимый инструмент инновационного развития морских акваторий// Современные

проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон. Материалы XI Международной научной конференции. — Часть 2. — Москва, 2015.
8. Правкин, С. А. Оптимизация правового регулирования управления морскими портами. Моделирование, оптимизация и информационные технологии // Научный журнал. — 2015. — № 2 (9) // http://moit.vivt.ru/.
9. Шохонова, Ю. Б. Правовое регулирование морских портов в российском законодательстве / Ю. Б. Шохонова, Л. А. Мишина // Современные проблемы использования потенциала морских акваторий и прибрежных зон. Материалы XI Международной научной конференции. — Часть 2. — Москва, 2015.

References

1. Belitskaya, A. V. Ispol'zovaniye instrumentov gosudarstvenno-chastnogo partnerstva dlya demonopolizatsii rossiyskoy ekonomiki: pravovoy aspekt [The use of public-private partnership tools for the demonopolization of the Russian economy: legal aspect] // Yurist. — 2017. — № 1. — C. 41—46.
2. Vasil'yev, F. P. Kak sovershenstvuyetsya administrativno pravovoye regulirovaniye v oblasti obespecheniya deyatel'nosti morskikh portov [How administrative and legal regulation is improved in the field of ensuring the activity of seaports] // Tavricheskiy nauchnyy obozrevatel'. — 2015. — № 3. — S. 94—110.
3. Gutsulyak, V. N. Ogovorki v konosamente i ikh yuridicheskoye znacheniye [Reservations in the bill of lading and their legal significance] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 4 (32). — S. 15—23.
4. Yerpyleva, N. YU. Ponyatiye i istochniki mezhdunarodnogo chastnogo morskogo prava [The concept and sources of international private maritime law] // Transportnoye pravo. — 2010. — № 2. — S. 12—17.
5. Kokin, A. S. Mezhdunarodnaya morskaya perevozka gruzov: pravo i praktika [International shipping of goods: law and practice]. — Moskva : Volters Kluver. 2007// https://www.lawmix.ru/commlaw/1035.
6. Kommentariy k Kodeksu torgovogo moreplavaniya Rossiyskoy Federatsii [Commentary on the Merchant Shipping Code of the Russian Federation]/ pod redaktsiyey G. G. Ivanova. — 2-ye izd. — Moskva : Spark, 2005.
7. Mishina, L. A. Morskaya informatsionnaya infrastruktura — neobkhodimyy instrument innovatsionnogo razvitiya morskikh akvatoriy [Marine information infrastructure - a necessary tool for the innovative development of marine areas] // Sovremennyye problemy ispol'zovaniya potentsiala morskikh akvatoriy i pribrezhnykh zon. Materialy XI Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii. — Chast' 2. — Moskva, 2015.
8. Pravkin, S. A. Optimizatsiya pravovogo regulirovaniya upravleniya morskimi portami. Modelirovaniye, optimizatsiya i informatsionnyye tekhnologii [Optimization of legal regulation of seaport management. Modeling, optimization and information technology] // Nauchnyy zhurnal. — 2015. — № 2 (9) // http://moit.vivt.ru/.
9. Shokhonova, YU. B. Pravovoye regulirovaniye morskikh portov v rossiyskom zakonodatel'stve [Legal regulation of seaports in Russian legislation] / YU. B. Shokhonova, L. A. Mishina // Sovremennyye problemy ispol'zovaniya potentsiala morskikh akvatoriy i pribrezhnykh zon. Materialy XI Mezhdunarodnoy nauchnoy konferentsii. — Chast' 2. — Moskva, 2015.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 339.562.4

© Губин Алексей Владимирович
— кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры
«Таможенное право и организация таможенного дела»
Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы включения расходов на перевозку в таможенную стоимость товаров при поставке железнодорожным транспортом

Аннотация. В представленной статье рассматривается актуальная проблема учета расходов на перевозку в таможенной стоимости ввозимых товаров при обстоятельствах, когда товар перевозится железнодорожным транспортом до места прибытия, которое находится на определенном расстоянии от Государственной границы РФ — места перемещения товаров. Это обусловлено особенностями железнодорожного транспорта и железнодорожных перевозок. На практике встречаются случаи, когда станция прибытия не располагается непосредственно в пункте пропуска через государственную и таможенную границу. Таможенные органы в данной ситуации могут потребовать добавить расходы на перевозку товаров в таможенную стоимость. Данное требование само по себе спорно, так как обычно провозная плата при железнодорожных перевозках обычно уже включает в себя расходы от границы до места прибытия. Еще одним актуальным прикладным вопросом является то, что даже при условии, что декларант согласен включить данные расходы на перевозку в цену, фактически уплаченную или подлежащую уплате, отсутствует достоверный способ их расчета. На практике это может быть истребование подтверждающего документа от перевозчика либо произведение расчетов через установление соотношения расстояния перевозки и общей суммы провозной платы. Однако в любом случае данные расходы нельзя признать верными. Несмотря на относительно незначительную часть данных расходов в общей величине транспортных расходов для декларанта присутствует опасность быть подвергнутым наказанию за несоблюдение структуры таможенной стоимости ввозимых товаров. В статье рассматриваются возможные пути решения данной проблемы. Это, например, может быть указание места прибытия в качестве пункта поставки во внешнеторговом контракте станции. Однако самым лучшим выходом была бы подготовка нормативного правового

акта, который бы методологически разъяснил, как поступать в данной ситуации.

Ключевые слова: расходы на перевозку; цена, фактически уплаченная и подлежащая уплате; таможенная стоимость товаров; таможенный контроль; место поставки; место прибытия; государственная граница.

© Aleksey V. Gubin
— Candidate of Economic 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

Issues of including freight costs in the customs value of goods delivered by railway transport

Abstract. The current paper has considered an urgent issue of including freight costs in the customs value of imported goods when the goods are delivered by railway transport to the destination point located at a certain distance from the state border of the Russian Federation. It occurs due to the peculiarities of railway transport and railway transportation. In practice, there are cases when the destination point is not located directly at the checkpoint through the state and customs borders. In this situation, the customs authorities may require the costs on freight of goods be added to the customs value. This requirement is a bit controversial, since usually the freight charge for railway transportation usually includes the expenses on delivery from the border to the destination place. Another relevant issue is that even if the declarant agrees to include these transportation costs in the price actually paid or liable to payment, there is no reliable way to calculate them. In practice, the carrier can be demanded a supporting document or calculating through establishing the ratio between the distance of transportation and the total amount of the freight charge. However, in any case, these costs cannot be considered correct. Despite the relatively insignificant part of these costs in the total amount of transportation costs for the declarant, there is a danger of being punished for non-compliance with the structure of the customs value of imported goods. The current paper has considered possible solutions to this problem. For example, it may be an indication of the destination place as a delivery point in the foreign trade contract. However, the best solution would be to prepare a normative legal act that would methodologically explain what to do in this situation.

Keywords: transportation costs; the price actually paid and liable to payment; customs value of goods; customs control; delivery address; destination place; state border/frontier.

Проблема включения расходов на перевозку в таможенную стоимость ввозимых товаров является актуальной, так как данный вид затрат может формировать значительную часть цены, фактически уплаченной или подлежащей уплате (далее — ЦФУ/ПУ), и как следствие, влиять на суммы уплачиваемых таможенных платежей.

Соглашение по применению статьи VII ГАТТ 1994 года в п. 2 ст. 8 установило, что при разработке национального законодательства каждый член Всемирной торговой организации предусматривает либо полное, либо частичное включение или исключение из таможенной стоимости таких элементов, как:

— стоимость транспортировки импортируемых товаров к порту или пункту импорта;

— расходы по погрузке, разгрузке и обработке, связанные с транспортировкой импортируемых товаров к порту или пункту импорта.

Следует отметить, что в английском языке слово «*port*» может иметь больше значений, чем просто морской порт. Это может быть и аэропорт, либо иное место прибытия товара.

Кроме того, в п. 3 той же статьи Соглашения добавления в ЦФУ/ПУ осуществляются только на базе объективных и количественно определимых стоимостных данных. Эта часть важна при соблюдении условий использования метода 1 по стоимости сделки с ввозимыми товарами и отражено в праве Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС) и национальном законодательстве.

В утратившем силу Соглашении между Правительствами Российской Федерации, Республики Беларусь и Республики Казахстан от 25 января 2008 г. «Об определении таможенной стоимости товаров, перемещаемых через таможенную границу Таможенного союза», ст. 5 «Дополнительные начисления к цене, фактически уплаченной или подлежащей уплате за товары» ранее при определении таможенной стоимости ввозимых товаров по методу 1 в ЦФУ/ПУ добавлялись:

— расходы по перевозке (транспортировке) товаров до аэропорта, морского порта или иного места прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного союза;

— расходы по погрузке, разгрузке или перегрузке товаров и проведению иных операций, связанных с их перевозкой (транспортировкой) до аэропорта, морского порта или иного места прибытия товаров на таможенную территорию Таможенного союза.

В соответствии с п. 2 статьи таможенная стоимость оцениваемых (ввозимых) товаров не должна была включать расходы по перевозке

(транспортировке) товаров, осуществляемой после их прибытия на таможенную территорию Таможенного союза при условии, что они выделены из ЦФУ/ПУ, заявлены лицом, декларирующим товары, и подтверждены документально.

Вместо данного Соглашения, начиная с начала 2018 г., применяется гл. 5 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (приложение № 1 к Договору о Таможенном кодексе Евразийского экономического союза, далее — ТК ЕАЭС). В ст. 40, которая носит такое же название, как и ранее в Соглашении, закреплено, что при определении таможенной стоимости ввозимых товаров по стоимости сделки с ними к ЦФУ/ПУ добавляются следующие дополнительные начисления:

— расходы на перевозку (транспортировку) ввозимых товаров до места прибытия таких товаров на таможенную территорию Союза, а если Комиссией в зависимости от вида транспорта, которым осуществляется перевозка (транспортировка) товаров, и особенностей такой перевозки (транспортировки) определены иные места, — до места, определенного Комиссией;

— расходы на погрузку, разгрузку или перегрузку ввозимых товаров и проведение иных операций, связанных с их перевозкой (транспортировкой) до места прибытия таких товаров на таможенную территорию Союза, а если Комиссией в зависимости от вида транспорта, которым осуществляется перевозка (транспортировка) ввозимых товаров, и особенностей их перевозки (транспортировки) определены иные места, — до места, определенного Комиссией.

В п. 2 той же статьи определяется, что таможенная стоимость ввозимых товаров не должна включать в себя расходы на перевозку (транспортировку) ввозимых товаров по таможенной территории Союза от места прибытия таких товаров на таможенную территорию Союза, а если Комиссией в зависимости от вида транспорта, которым осуществляется перевозка (транспортировка) товаров, и особенностей такой перевозки (транспортировки) определены иные места, — от места, определенного Комиссией, при условии, что они выделены из ЦФУ/ПУ, заявлены декларантом и подтверждены им документально.

Таким образом, отличия между аналогичными положениями Соглашения и ТК ЕАЭС сводятся к тому, что теперь отсутствуют положения об аэропортах, морских портах, осталось только место прибытия. В то же время появились отличия в специфических особенностях перевозки в зависимости от различных видов транспорта и положения об иных местах, до которых должны быть включены (или от которых можно вычитать) расходы на перевозку товаров, если эти пункты отличаются от установленных мест прибытия на таможенную территорию ЕАЭС.

В ст. 10 определено, что транспортировка товаров через таможенную границу ЕАЭС осуществляется в местах перемещения товаров через

таможенную границу Союза, за исключением случаев, когда перемещение товаров через таможенную границу Союза может осуществляться в иных местах, и во время работы таможенных органов, находящихся в этих местах. В качестве мест перемещения товаров через таможенную границу Союза определены пункты пропуска через государственные границы государств — членов ЕАЭС, либо иные места, определенные в соответствии с законодательством государств — членов Союза. Применительно к России — это законодательство РФ о таможенном регулировании. Таким образом перемещение товаров через таможенную границу может осуществляться в иных местах, если это установлено в соответствии с законодательством государств — членов Союза. Места перемещения товаров через таможенную границу Союза, через которые товары прибывают на таможенную территорию Союза, являются местами прибытия.

Необходимость определения иных мест перемещения товаров существует, например, когда такой пункт прибытия находится в глубине таможенной территории ЕАЭС. На основании ст. 5 ТК ЕАЭС таможенную территорию составляют территории государств-членов, а также находящиеся за пределами территорий государств-членов искусственные острова, сооружения, установки и иные объекты, в отношении которых государства-члены обладают исключительной юрисдикцией. Встречаются ситуации, когда место прибытия и место перемещения через государственную границу не совпадают. Возникает ситуация, когда товар перемещается на некоторое расстояние от границы по таможенной территории до иного места прибытия. Такой случай может возникать, например, при перевозках железнодорожным транспортом.

Так, железнодорожная станция — место нахождения таможенного поста, который, в свою очередь, является местом прибытия, находится на некотором расстоянии от места пересечения государственной границы. Как пример можно привести станции «Валуйки», «Бусловская» или «Суземка».

Далее рассмотрим данную ситуацию на примере участка железной дороги «Тополи — Соловей — Валуйки» по пути следования из Украины на территорию России. Первая станция после прохождения государственной границы — «Соловей» — не является местом прибытия, которым является следующая по пути следования железнодорожная станция «Валуйки». Если в контракте установлено условие поставки *DAF* «Соловей», то требование таможенного органа включить расходы на перевозку «Соловей — Валуйки» видится в нашем случае обоснованным, так как между пунктом пересечения государственной границей и местом прибытия находится еще одна станция, указанная в контракте.

Однако еще одна, более значимая, проблема состоит даже не в том, включать ли в таможенную стоимость ввозимых товаров данный вид расходов. Если декларант в соответствии с требованиями таможенного

органа согласен включить эти расходы в таможенную стоимость товаров, возникают объективные препятствия для их расчета.

Согласно Пояснениям по заполнению накладной СМГС, Расчет провозной платы (приложение 12.5 к Соглашению о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)) невозможно выделить расходы на перевозку от пункта пересечения границы до станции прибытия. Также не позволяют это сделать и действующие тарифные руководства по расчету провозных платежей для железнодорожных перевозок и информационные системы.

Декларант может в этой ситуации истребовать у перевозчика справку, где будет сделан расчет провозной платы от входной станции пограничного железнодорожного перехода Российской Федерации до станции, являющейся пунктом пропуска. Однако указанная в справке сумма расходов на перевозку не может быть по объективным причинам признана достоверной, так как она не является частью уплаченных покупателем расходов на перевозку от границы до станции назначения. Дело в том, что такая сумма будет посчитана так, как будто погрузка товара осуществляется на станции на границе, а выгрузка производится на железнодорожной станции пункта пропуска, что приведет к многократному завышению провозной платы по сравнению с реально уплаченной покупателем суммой за данный участок пути.

Гипотетически на основании расстояния от станции прибытия до государственной границы можно пропорционально распределить эти расходы, исходя их общей величины провозной платы.

Постановление ФЭК России от 17 июня 2003 г № 47-т/5 «Об утверждении Прейскуранта № 10-1 “Тарифы на перевозки грузов и услуги инфраструктуры, выполняемые российскими железными дорогами” (Тарифное руководство № 1, части 1 и 2)» одним из основных принципов построения железнодорожных тарифов определяет зависимость стоимости перевозки 1 т груза на 1 км обратно пропорционально расстоянию перевозки (поясу дальности). Чем более продолжительным будет расстояние перевозки (так называемое плечо перевозки), тем ниже должен оказаться удельный железнодорожный тариф за перевозку 1 т груза на 1 км пути. Кроме того, дополнительно будет посчитана стоимость начально-конечных операций (на станции отправления и назначения), которая, очевидно, включаться в тариф не должна.

И здесь появляется еще одна проблема. В соответствии с п. 10 ст. 38 ТК ЕАЭС таможенная стоимость товаров и сведения, относящиеся к ее определению, должны основываться на достоверной, количественно определяемой и документально подтвержденной информации. У таможенного органа должна вызвать сомнение именно достоверность представленной информации, поскольку:

1) по факту покупатель дополнительно не оплачивает данный вид расходов, так как данная часть расходов на перевозку уже была включена в провозную плату;

2) следовательно, документы, которые представляет декларант, не могут являться достоверными.

Если подходить к данной ситуации чисто формально, то гипотетически декларант рискует быть наказанным за недостоверное декларирование, в том случае, если данный вид расходов не включить в таможенную стоимость. Но если включать их на основании указанных способов, то также есть основание для наказания. Согласно решению Коллегии Евразийской экономической комиссии от 27 марта 2018 г. № 42 «Об особенностях проведения таможенного контроля таможенной стоимости товаров, ввозимых на таможенную территорию Евразийского экономического союза», при проведении контроля таможенной стоимости товаров признаком недостоверного определения таможенной стоимости товаров в том числе является наличие оснований полагать, что структура таможенной стоимости ввозимых товаров не соблюдена (например, к цене, фактически уплаченной или подлежащей уплате за ввозимые товары, не добавлены либо добавлены не в полном объеме расходы на перевозку (транспортировку) ввозимых товаров).

У этого вопроса есть длинная история. Так, Минфин России в письме от 30 ноября 2006 г. № 03-10-05/161 рассмотрел вопрос о включении в таможенную стоимость товаров расходов по их перевозке (транспортировке) железнодорожным транспортом при продаже товаров на условии поставки *DAF*-граница (согласно Инкотермс 2000) в ответ на запрос о разъяснениях по дополнительным начислениям к ЦФУ/ПУ при определении таможенной стоимости товаров по методу по стоимости сделки с ввозимыми товарами в части включения в таможенную стоимость товаров расходов по их перевозке (транспортировке) железнодорожным транспортом при поставке товаров на условии *DAF*-граница.

В письме была рассмотрена распространенная в тот период ситуация, когда при поставке товаров на условии *DAF*-граница сторонами был согласован конкретный пункт, в котором товар переходит в распоряжение покупателя. При этом расходы по перевозке (транспортировке) до места прибытия несет продавец. Особенность данного условия поставки товаров железнодорожным транспортом в соответствии с Инкотермс 2000 является то, что в качестве места поставки может рассматриваться либо пункт пропуска через Государственную границу РФ, либо пункт пропуска через государственную границу сопредельного государства, т.е. страны вывоза или транзита. Так как пункты пропуска находятся на некотором расстоянии от государственной границы между сопредельными государствами, при установлении таможенной стоимости ввозимых товаров возникают проблемы учета расходов по их перевозке на

указанное расстояние (между государственной границей и местом прибытия).

В случае, когда согласованным пунктом поставки товаров сторонами договора купли-продажи определен пункт пропуска сопредельного государства, возникает вопрос, каким образом должны учитываться в таможенной стоимости ввозимых товаров расходы по перевозке товаров от пункта пропуска сопредельного государства до пункта пропуска Российской Федерации.

Если договором установлено, что товар переходит в распоряжение покупателя в пункте пропуска сопредельного государства, то в этом случае в ЦФУ/ПУ включены расходы по перевозке (транспортировке) товаров от указанного пункта пропуска до государственной границы сопредельного государства. Это обусловлено тем, что по международным правилам железнодорожных перевозок грузов в оплату перевозки товаров, даже несмотря на то что в тарифах и накладных указывается пункт пропуска сопредельного государства, включается расстояние до государственной границы этого сопредельного государства. В Российской Федерации такое положение закреплено в постановлении ФЭК России от 17 июня 2003 г. № 47-т/5 для перевозок товаров, выполняемых российскими железными дорогами. Если перевозка осуществляется как в прямом международном, так и в непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации, то при определении расстояния перевозки по российским железным дорогам до выходной (либо от входной) пограничной станции учитывается расстояние как до, так и от государственной границы Российской Федерации. В том случае, когда перевозка в различных видах сообщения осуществляется с участием инфраструктур железнодорожного транспорта, не принадлежащих ОАО «РЖД» и расположенных на территории РФ, при определении расстояния перевозки по российским железным дорогам до выходной (от входной) станции передачи учитывается расстояние до (от) фактической границы между инфраструктурами, как это установлено в Тарифном руководстве № 4.

В итоге расходы по перевозке товаров от Государственной границы РФ до станции — места прибытия — не подлежат включению в ЦФУ/ПУ.

В письме было отмечено, что плата за перевозку грузов по инфраструктуре российских железных дорог исчисляется как в прямом международном сообщении, так и в непрямом международном сообщении через пограничные передаточные станции Российской Федерации за расстояние перевозки по российским железным дорогам от входной пограничной железнодорожной станции уже с учетом расстояния от Государственной границы РФ.

Также в письме на основании ст. 11 Закона РФ от 1 апреля 1993 г. № 4730-1 «О Государственной границе Российской Федерации» был сделан вывод о том, что товары считаются прибывшими на территорию

РФ (на тот период времени) с момента пересечения Государственной границы РФ, т.е. еще до прибытия в пункт пропуска Российской Федерации.

В заключении был сделан вывод, что такие расходы на перевозку не должны включаться дополнительно в ЦФУ/ПУ.

Итак в случае, если товар переходит в распоряжение покупателя в пункте пропуска Российской Федерации, взимание платежей за перевозку товаров в межгосударственном сообщении от станции отправления до пункта пропуска Российской Федерации происходит следующим образом: за перевозку товаров по железной дороге сопредельного государства за расстояние от станции отправления до пункта пропуска сопредельного государства, включая расстояние до государственной границы сопредельного государства, платежи взимаются с продавца, а за перевозку по российской железной дороге за расстояние от пункта пропуска Российской Федерации до станции назначения, включая расстояние от Государственной границы РФ, платежи взимаются с покупателя. Таким образом, расходы по перевозке товаров от места отправления до государственной границы сопредельного государства включены в ЦФУ/ПУ, а расходы по перевозке товаров от Государственной границы РФ до пункта пропуска Российской Федерации не подлежат доначислению к ЦФУ/ПУ по тем же причинам, что и в первом случае.

Тем не менее в 2009 г. ФТС России издает разъясняющее письмо от 22 января 2009 г. № 01-44/2187 «О включении транспортных расходов в таможенную стоимость» В это документе ведомство изложило другую позицию, отличную от Минфина России.

В письме был сделан акцент на п. 1 ст. 3 действовавшего в тот момент Таможенного кодекса Российской Федерации, где было установлено, что порядок фактического пересечения товарами и транспортными средствами таможенной границы в местах ее совпадения с Государственной границей РФ регулируется законодательством РФ о Государственной границе РФ, а в части, не урегулированной законодательством РФ о Государственной границе РФ, — таможенным законодательством РФ. Опираясь на это, было определено, что в структуру таможенной стоимости должны быть включены расходы на перевозку до места прибытия. Факт того, что железнодорожный тариф уже учитывает расходы от места пересечения государственной границы РФ до станции прибытия, не был принят в рассмотрение.

При этом ранее ведомство в своем письме от 16 января 2006 г. № 01-06/562 «О таможенной стоимости» (документ утратил силу) придерживалось противоположной позиции. В старом письме указывалось, что при поставке товара на условиях поставки *DAF* в том случае, если место расположения пункта пропуска через Государственную границу РФ фактически не совпадало с таможенной границей РФ, расходы на перевозку товаров от места фактического пересечения таможенной

границы до пункта пропуска не подлежали включению в таможенную стоимость.

Каков же путь решения данной проблемы? Наиболее простым выходом видится определение в контракте местом поставки станцию прибытия на российской территории, а не станции на границе. Но это положение может не устроить зарубежного контрагента, так как он может решить, что придется оплатить часть перевозки по территории России.

Наиболее верным способом явилась бы разработка правового акта Минфина России, который бы методологически разъяснил действия декларанта и таможенного органа, тем самым поставив точку в данном вопросе.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 347.823.4

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

Основные направления совершенствования правового регулирования использования беспилотных транспортных средств

Аннотация. Правительства многих стран мира содействуют развитию беспилотных транспортных средств в своих странах. По мере развития технологий, необходимых для автоматизированных, автономных и подключенных транспортных средств, производители транспортных средств и их поставщики сталкиваются с целым рядом новых правовых проблем. В статье проводится обзор, в котором будут рассмотрены некоторые ключевые правовые вопросы, связанные с разработкой и эксплуатацией таких транспортных средств. В статье также рассматриваются основные направления развития нормативных документов в области регулирования использования и применения беспилотных транспортных средств. Учитывая многообразие транспортных средств беспилотного типа, правовое регулирование в данной сфере охватывает широкий спектр правоотношений, включая гражданскую авиацию, наземный и водный транспорт. Правовой основой регулирования данных общественных отношений служат нормы внутреннего законодательства и имплементированные в него нормы международных правовых актов.

Ключевые слова: беспилотные транспортные средства; гражданско-правовое регулирование; юридическая ответственность в сфере применения беспилотных транспортных средств.

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

The main areas of improvement of legal regulation in the use of unmanned vehicles

Abstract. The governments of many world countries are promoting the development of unmanned vehicles in their countries. As the technologies needed for automated, autonomous and connected vehicles are being developed, vehicle manufacturers and their suppliers face a number of new legal challenges. The current paper has reviewed some key legal issues related to the development and operation of such vehicles. The current paper has also considered the main directions of development of regulatory documents in the field of regulation of the use and application of unmanned vehicles. Taking into account the variety of unmanned vehicles, legal regulation in this area covers a wide range of legal relations, including civil aviation, land and water transport. The legal basis for the regulation of these public relations are the norms of domestic legislation and the norms of international legal acts implemented in it.

Keywords: unmanned vehicles; civil law regulation; legal liability in the use of unmanned vehicles.

В настоящее время складывается ситуация, когда несовершенство законодательства — это главное препятствие на пути быстрого развития беспилотных транспортных средств. Следовательно, чем быстрее будут выработаны и закреплены новые подходы в нормах права, тем быстрее будет убран эффект «сдерживания».

На сегодняшний день уровень развития нормативно-правовой базы регулирования беспилотных транспортных средств позволяет говорить лишь о разрозненных нормах и правилах, которые никак не согласуются как внутри одной страны, так и в международном правовом поле. Можно говорить только о том, что необходима выработка определенного алгоритма действий, который в конечном счете создаст замкнутый контур нормативно-правовой системы [1].

В первую очередь, необходимо дальнейшее совершенствование стандартов и технических требований по отношению к беспилотным транспортным средствам, с учетом тех требований, которые предъявлены новейшими разработками в этой области. Следует отметить, что данные требования придется разрабатывать отдельно для каждого типа транспорта в силу существенных отличительных особенностей. Усилия необходимо также сконцентрировать на уровне международного права.

К примеру, в ратифицированной Венской конвенции о дорожном движении 1968 г. на данный момент времени отсутствует процедура допуска беспилотных транспортных средств на дороги общего пользования, вследствие чего образуется правовая неопределенность. Следует ввести в Конвенцию актуальные термины, дающие четкое определение самому автономному транспортному средству и среде, в которую он интегрируется и, как следствие, будет допущен к передвижению. В дальнейшем произойдет имплементация данных

изменений, и национальные законодательства выработают международный подход единообразным.

Вторым важным моментом является унификация подходов к видам и мерам правовой ответственности, которые будут наступать в случае нарушения правил эксплуатации беспилотных транспортных средств. В данной категории выработать общие подходы будет просто в рамках гражданской правовой системы. Для последней оптимальным решением было бы использование института невиновного причинения вреда обладателем источника повышенной опасности. Следует отметить, что это уже учитывается во всех базовых принципах испытания беспилотников, но в то же время подходы к регулированию разрознены и не имеют общей направленности [2].

Проблемы сертификации и стандартизации беспилотных летательных аппаратов недостаточно описаны в научной литературе. Существующие работы в основном посвящены аспектам надежности отдельных компонентов и узлов — двигателей, коммуникаций, аккумуляторов, процессоров, приемников. Существующие стандарты регламентируют некоторые элементы беспилотных летательных аппаратов, но не беспилотных транспортных средств в целом. Поэтому предстоит большая работа по составлению нормативов, регулирующих полеты беспилотников.

При создании государственной стратегии в области правового обеспечения деятельности беспилотных транспортных средств кроме вышеперечисленной нормативной базы можно использовать:

- Регламент Евросоюза № 428/209, который устанавливает режим проверок при продаже, передвижении и транзите транспортных средств двойного назначения на территории Европейского Союза. В его новой редакции к беспилотным летательным аппаратам относятся все летательные средства, которые способны выполнять полеты без участия человека на борту;
- Указ Президента РФ от 17 декабря 2011 г. № 1661;
- решение Межгосударственного совета ЕврАзЭС от 21 сентября 2004 г. № 190;
- Федеральный закон от 30 декабря 2015 г. № 462-ФЗ «О внесении изменений в Воздушный кодекс Российской Федерации в части использования беспилотных воздушных судов».

Согласно указанным выше нормативны актам регистрировать необходимо только беспилотные транспортные средства, относящиеся к категории летательных аппаратов, которые весят как более 30 кг, так и менее. В нормативах также отражен порядок, по которому нужно оформлять в государственных органах беспилотные транспортные средства [https://dronomania.ru/faq/zakon-o-bespilotnikah.html].

Сектор автомобильной промышленности в настоящее время развивается быстрыми темпами. В течение последних 15 лет были разработаны и оптимизированы современные системы помощи водителям. Постепенно начинают использоваться и беспилотные транспортные средства. В 2016 г. на рынок поступили первые модели автомобилей, позволяющие ездить и парковаться без участия водителя.

Следует напомнить, что страхование ОСАГО обязательно для автомобиля, а застрахованным лицом является владелец транспортного средства. В свою очередь, страховщик должен выплачивать возмещение ОСАГО, независимо от того, кто управлял автомобилем в момент дорожно-транспортного происшествия. Таким образом, получается, что беспилотные транспортные средства, допущенные к движению, будут охвачены обязательным страхованием гражданской ответственности. А их владельцы компенсируют возможные ошибки, совершенные машиной, из собственной страховки ОСАГО.

Следует обратить внимание на чрезвычайно важную проблему безопасности дорожного движения. Уже сегодня можно увидеть, что машинное восприятие окружающей среды не гарантирует отсутствия ошибок, поэтому беспилотные транспортные средства не могут управляться с гарантией полной безопасности. Социальное принятие автономных средств передвижения необходимо для того, чтобы последствия развития подобных технологий были признаны обществом. С юридической точки зрения можно сказать, что при этом речь принципиально идет о функционировании беспилотных транспортных средств в общественном пространстве, в смысле самостоятельного принятия решений машиной [https://bespilot.com/news/366-yandex-bespilot].

На сегодня роботизированный корабль, который находится в открытом водном пространстве, признается бесхозяйным, и его может забрать в собственное пользование любой человек, поднявшийся на палубу. Вследствие этого применение судоходных беспилотных транспортных средств на данный момент проблематично, для их легализации необходимо соответствующее правовое обеспечение. Пока они могут передвигаться в соответствии с Международной конвенцией по охране человеческой жизни на море — СОЛАС-74, Международной конвенцией о подготовке судов и дипломировании моряков и несении вахты, принятой в 1978 г., а также Международными правилами предупреждения столкновений судов в море 1972 г., Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., Конвенцией МОТ о труде в морском судоходстве 2006 г.

В некоторых странах оживленно развивается беспилотный железнодорожный транспорт. Разработки были начаты в конце 1940-х гг. В настоящее время безэкипажные поезда перевозят пассажиров в более чем 20 странах мира, включая Канаду, ОАЭ, Сингапур. ОАО «РЖД» также

планируют запуск беспилотников, подобные технологии сейчас проходят испытание на станции Лужская под Санкт-Петербургом. На Московском центральном кольце готовы к использованию беспилотных транспортных средств [https://www.interfax-russia.ru/moscow/main/rzhd-planiruyut-zapustit-pervye-bespilotnye-poezda-lastochka-na-mck-v-2021g]. Внедрение подобной системы на железных дорогах страны требует решения как технических, так и правовых проблем.

Соответствующие нормативы подготавливают Минтранс России, Ространснадзор и Росжелдор.

Пока в приоритете запуск по маршруту Московского центрального кольца первого в нашей стране беспилотного поезда «Ласточка». Планируют их использование уже в начале 2021 г. На данный момент беспилотные транспортные средства тестируются на экспериментальном кольце ВНИИЖТ в Щербинке.

В правовом поле применение беспилотных транспортных средств на железных дорогах регламентируется стандартом МЭК 6229065, который определяет степень роботизации и функционал для управления без оператора. Это модифицированная версия стандарта МЭК 62290-1:2014 «Железные дороги. Системы оперативного управления и контроля городским транспортом» [http://gost.ru/documentManager/rest/file/load/1515607321828]:

— часть 1 «Принципы и фундаментальные концепции построения системы». В нормативе регламентированы пять степеней автоматизации (0-4):

— при нулевой степени управления и связанные с ней риски ложатся на плечи машиниста;

— при первой — на транспортном средстве есть бортовое устройство, которое отвечает за безопасность и не допускает превышения установленных значений скоростного режима. При этом управляет поездом машинист;

— при второй степени в кабине машиниста установлена система автоведения. Ее должен контролировать отвечающий за это сотрудник на всем протяжении маршрута;

— при третьей — на борту нет машиниста. За управление отвечает автоматизированная система. Из персонала есть лишь проводник, который контролирует открывание и закрывание дверей;

— при четвертой степени автоматизации в поезде нет сотрудников, он управляется в автоматическом режиме.

С проблемами придется столкнуться при определении виновности при совершении противоправных действий в рамках уголовного законодательства. Это объясняется следующим:

- отечественным уголовным правом пока в полной мере не используются наказания за преступления юридических лиц. Даже после

введения в Уголовный кодекс Российской Федерации этого аспекта встанет вопрос о личной ответственности субъекта — физического лица;

- самый проблематичный момент — признание виновным субъекта преступления и его квалификация;
- так как транспортные преступления будут касаться материальной составляющей, то при определении могут появиться большие трудности с выявлением конкретного пункта нарушения правил безопасности и не меньшие — с нахождением причинно-следственных связей;
- большинство подобных преступлений будет связано с неосторожным причинением вреда, что максимально усложнит поиск субъекта.

Однако независимо от этих трудностей, допустимо, возможно и целесообразно устанавливать новые уголовные запреты в области обеспечения безопасности, связанной с действиями беспилотных транспортных средств.

При оформлении уголовный запрет можно сформулировать в виде целой универсальной нормы, которая будет распространяться на все беспилотные транспортные средства. Законодательство должно основываться на принципах унификации и единообразия применяемых санкций. Все это нужно согласовать не только в рамках отдельных статей, но и всей системы. Такое возможно при общих критериях оценки преступлений, совершенных при помощи беспилотных транспортных средств.

Криминализация совершенного противоправного действия признается научно обоснованной при учете нескольких моментов. Самый значимый из них — высокая степень опасности для общества, его распространенность и типичность, плохая динамика преступления, возможность воздействия с использованием мер действующего законодательства, несостоятельность борьбы с помощью менее мягких административных мер, необходимый уровень общественного правосознания и психологии гражданского населения.

Несомненно, что с возрастанием количества беспилотников разных видов и их вводом в обычную повседневность транспортной жизнедеятельности все вышеперечисленные факторы станут более актуальными. Это поставит перед законодательством вопрос о криминализации нового, опасного для общества деяния, которое является побочным продуктом внедрения передовых технологий в сферу транспорта. Все это вызовет потребность создания правовой базы, помогающей бороться с этим видом противоправных действий.

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 уровень 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 восполнение 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. Лишь при таком подходе можно рассчитывать на положительный результат на протяжении длительного времени, способный обеспечить устойчивость общественных связей.

Кодекс беспилотного транспорта целесообразно разбить на несколько тематических блоков, в рамках которых будут прописаны:

- ✓ общие положения и понятия;
- ✓ законодательные первоисточники;
- ✓ ключевые моменты и порядок государственной регистрации;
- ✓ нюансы сертификации и лицензирования;
- ✓ особенности эксплуатации;
- ✓ виды транспортной деятельности;
- ✓ правила безопасности;
- ✓ рекомендации по поиску и спасению;
- ✓ формы ответственности за причиненный ущерб;
- ✓ международный режим эксплуатации.

Дополнительные главы могут быть выделены для конкретных видов транспорта (автомобильного, водного, подводного, наземного электрического, железнодорожного, подземного, воздушного, космического и т.д.).

Кодекс не должен регулировать вопросы, уникальные для конкретной разновидности транспорта. По беспилотным транспортным средствам, представляющим любой тип транспорта, должны быть утверждены общие нормы. При обнаружении в действующих документах фактов закрепления норм, имеющих непосредственное отношение к беспилотным транспортным средствам, потребуется их аннулирование. Данный шаг обусловлен необходимостью исключения противоречий и предотвращения повторов.

Систематизацию законодательства о беспилотном транспорте необходимо проводить в несколько этапов:

- ✓ проверить транспортное законодательство на наличие норм, имеющих отношение к беспилотным транспортным средствам;
- ✓ проанализировать полученную информацию;
- ✓ осуществить выборку норм, актуальных для любой разновидности беспилотного транспорта;
- ✓ разработать кодекс беспилотного транспорта;
- ✓ системно переработать специализированные кодексы по видам транспорта.

Актуальность создания кодекса беспилотного транспорта не вызывает сомнений. Реализовать столь сложный проект можно по опробованной и успешно реализованной схеме внедрения «ЭРА-ГЛОНАСС», представляющей собой информационную автоматизированную систему экстренного реагирования при авариях.

Литература

1. Белых, В. С. Транспортное законодательство России и зарубежных государств, ЕС, ШОС, ЕврАзЭС. Сравнительно-правовой анализ. — Москва : Проспект, 2017.
2. Богустов, А. А. Гражданское и торговое право зарубежных стран. — Москва : ТетраСистемс, 2019.

References

1. 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, 2017.
2. Bogustov, A. A. Grazhdanskoye i torgovoye pravo zarubezhnykh stran [Civil and commercial law of foreign countries]. — Moskva : TetraSistems, 2019.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.9:656

© Диканова Татьяна Александровна
— доктор юридических наук, заведующая отделом научного обеспечения прокурорского надзора и укрепления законности в деятельности таможенных органов и на транспорте НИИ Университета прокуратуры Российской Федерации, почетный работник прокуратуры

О состоянии преступности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте в 2015—2019 годах

Аннотация. Статья посвящена анализу состояния преступности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и борьбы с ней за пятилетний период, факторам, способствующим преступности, мерам профилактики преступности. Показаны основные причины преступности на транспорте, раскрываются особенности деятельности правоохранительных органов на транспорте по обеспечению законности и правопорядка в транспортной сфере. Раскрываются некоторые недостатки действующей статистической отчетности о преступности на транспорте. Высказаны предложения по совершенствованию правоохранительной деятельности на транспорте.

Ключевые слова: преступность; транспорт; законодательство; контроль; правоохранительные органы; аварии; хищения; факторы; меры.

© Tatiana Al. Dikanova
— Doctor of Law, head of the department of scientific support for prosecutorial supervision and strengthening the law in the activities of customs and transport of the Research Institute of the University of the Prosecutor's Office of the Russian Federation, honorary worker of the prosecutor's office

On the criminality state on railway, water and air transport in 2015-2019

Abstract. The current paper has presented the analysis of the criminality state on railway, water and air transport and the fight against it over a five-year

period, of the factors contributing to crime, crime prevention measures. There have been shown the main causes of criminality on transport, the features of the activities of law enforcement agencies in transport to enforce the rule of law in the transport sector. There have been identified the disadvantages of the current statistical reports on criminality in transport. There have been made the suggestions to improve law enforcement in transport.

Keywords: criminality; transport; legislation; control; law enforcement agencies; accidents; thefts; factors; measures.

В связи с важной ролью транспорта в жизнеобеспечении страны (транспорт — необходимое условие связности населения, развития экономики, обеспечения соблюдения конституционных прав граждан на охрану здоровья, образование и т.д.), наличием специализированных правоохранительных органов (деятельность специализированных органов на транспорте распространяется только на железнодорожный, морской, внутренний водный и воздушный транспорт), рядом других факторов ведется статистическое наблюдение за состоянием преступности на транспорте. Так, сведения о преступлениях, совершенных на транспорте, отражаются в отчете по форме 1-ЕГС Сводный отчет по транспорту «Единый отчет о преступности», 4-ЕГС Сборник по транспорту «Сведения о состоянии преступности и результатах расследования преступлений», 1-ФЭТ Сводный отчет по транспорту России о преступлениях террористического характера и экстремистской направленности. Кроме того, система МВД России осуществляет учет по форме 1-ТР Сводный ответ о состоянии преступности на транспорте, который содержит сведения о некоторых категориях преступлений, а также о преступлениях по видам транспорта (на железнодорожном, воздушном, морском, воздушном).

Таким образом, в отличие от других сфер экономики имеется возможность проанализировать это состояние с помощью статистики.

Анализ состояния преступности на транспорте важен в том числе и потому, что транспорт — мобилизационный резерв в условиях чрезвычайных ситуаций и военного положения. Как известно, весь транспорт в годы Великой Отечественной войны был переведен на военное положение, как и правоохранительные и судебные органы, имеющие отношение к надзору за исполнением законов на транспорте и рассмотрению уголовных дел о совершенных здесь преступлениях. Особенно велика была роль железнодорожного транспорта, осуществившего переброску российских заводов на восток, эвакуацию людей, передвижение войск и их материально-технического обеспечения, восстановление разрушенных фашистами коммуникаций, техническое обслуживание и ремонт транспорта, строительство новых железнодорожных путей в условиях военного времени. Важнейшие задачи

в военное время, как известно, выполняли воздушный, морской и внутренний водный транспорт.

Выполнить свои задачи транспорт может лишь в условиях строжайшего соблюдения закона. Многолетние исследования показывают, что состояние законности на транспорте определяется его экономическим положением, уровнем профессиональной подготовки работников, эффективностью системы контроля и борьбы с правонарушениями. В современных условиях возник ряд угроз и вызовов для транспортной сферы, которые отрицательно сказываются на состоянии законности и преступности и которые отражены в Транспортной стратегии Российской Федерации, Стратегии национальной безопасности Российской Федерации.

Представляется, что в настоящее время наиболее значимое негативное влияние оказывают неразвитость транспортной системы страны, изношенность транспортных средств и инфраструктуры (в частности, предстоит массовое списание судов внутреннего водного транспорта при отсутствии возможности их адекватной замены новыми, необходим большой объем дноуглубительных работ для восстановления внутренних водных путей и т.д.), тяжелое на грани банкротства экономическое положение многих транспортных организаций, отрицательные последствия введения ограничительных мер в связи с коронавирусом для экономики транспорта и страны в целом, а значит, неизбежное сокращение бюджетного финансирования модернизации транспорта, снижение требований к бизнесу в связи с регуляторной гильотиной, отмена многих обязательных норм, в том числе об обеспечении безопасности, резкое сокращение компетенции Ространснадзора и ликвидация ряда его территориальных управлений, переход на риск-ориентированный контроль, в том числе в обеспечении безопасности движения и эксплуатации транспорта и транспортной безопасности, резкое сокращение числа проверок (например, в 2018 г. на 30%, проведение проверок — не менее 90% — только на объектах высокой степени риска), реформа системы ведомственного расследования, имеющая ту же направленность (например, уже в проекте приказа Минтранса России «О внесении изменений в Положение о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, утвержденное приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18.12.2014 № 344», предлагалось исключить 11 из 21 события, связанного с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, о которых субъекты железнодорожного транспорта обязаны информировать Ространснадзор. Среди них такие события, которые только по удачному стечению обстоятельств не вызвали серьезных отрицательных последствий, в том числе прием поезда на занятый

железнодорожный путь; отправление поезда на занятый перегон; столкновение железнодорожного подвижного состава с транспортным средством на железнодорожном переезде и ряд других), передача значительной части полномочий от Международного авиационного комитета (МАК) Росавиации (что вызвало негативную реакцию и самого МАК и ряда авиакомпаний). Один из факторов влияния — сокращение штата сотрудников правоохранительных органов на транспорте (в 2015 г на 10%) [URL: https://pravo.ru/news/view/123999/ (дата обращения: 16 мая 2020 г.)], в 2018 г. массовые увольнения по выслуге лет полицейских, опасавшихся повышения срока стажа службы для выхода на пенсию, и, как следствие, сокращение личного состава ведомства до минимума 2012 г. [URL: https://www.yandex.ru/turbo?text=https%3A%2F%2Ftsargrad.tv%2Fnews%2Fmassovye-uvolnenija-eshhe-cvetochki-podpolkovnik-zapasa-predskazal-zhestkuju-reformu-mvd_221915 (дата обращения: 16 мая 2020 г.)], острая нехватка аттестованных кадров (некомплект за последние пять лет увеличился почти в два раза) [URL: https://newizv.ru/news/society/26-02-2020/v-mvd-priznali-nehvatku-attestovannyh-kadrov (дата обращения: 28 апреля 2020 г.)].

Сказались и реформа образования, изменение подчиненности транспортных учебных заведений, неготовность их к обучению специалистов в условиях использования иностранной и новых видов российской техники, либерализация законодательства, регулирующего экономику, административную и уголовную ответственность за экономические правонарушения и преступления, регистрация транспортных организаций за рубежом, плавание российских судов под чужими флагами, а значит, фактическая потеря контроля российской стороны за этим транспортом.

Отдельно следует отметить увеличение бюджетного финансирования модернизации транспорта, принятие многочисленных соответствующих программ, Комплексного плана расширения магистральной инфраструктуры до 2024 года (распоряжение Правительства РФ от 30 сентября 2018 г. № 2101-р), что, помимо положительного влияния, обусловило реальный рост хищений и коррупции.

Используемая для анализа преступности уголовная статистика не лишена недостатков, в частности, не позволяет анализировать состояние преступлений, связанных с реализацией программ и планов модернизации транспорта (данные о таких хищениях, о коррупции растворены в ряде других показателей отчетности), не выделяются кибератаки на транспорте (ст. 272—274.1 УК РФ) и т.д.

Внесены изменения и дополнения в УК РФ, что также сказывалось на данных о преступности. Ужесточена ответственность за ряд преступлений против безопасности на транспорте. Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ УК РФ дополнен ст. 267.1 «Действия, угрожающие

безопасной эксплуатации транспортных средств», предусматривающей ответственность за «авиадебоши», действия «зацеперов», ослепление летчиков лазерными лучами, бросание камней в транспортные средства и др. В ч. 1 ст. 213 УК РФ внесен п. «в» — хулиганство, совершенное на любом транспорте общего пользования. Привлечение к уголовной ответственности по этим новым нормам — основание для внесения авиакомпаниями нарушителя в черный список, что приводит к отказу в перевозке на всех рейсах в течение года с даты вступления в силу приговора суда. Федеральным законом от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ ст. 263 УК РФ дополнена ч. 1.1 об ответственности за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации лицом, управляющим легким (сверхлегким) воздушным судном или маломерным судном; а по ч. 1.2, 2.1 и 4 усилена ответственность за совершение преступления в состоянии опьянения (см. Федеральный закон от 23 апреля 2018 г. № 114-ФЗ). Статья 269 УК РФ признана утратившей силу, что, по мнению ученых-правоведов, оправданно, поскольку данный состав преступления содержат ст. 216 и 217 УК РФ [1].

Ряд новелл подверглись критике: в ч. 3 и 4 ст. 263.1 УК РФ отражен «до сих пор невиданный в отечественной нормотворческой практике уголовно-правовой феномен — соучастие в неосторожном преступлении» [1]. Так, в ч. 1 и 2 ст. 263.1 УК РФ сформулированы два простых материальных состава преступлений, каждое из которых является в целом неосторожным. А в ч. 3 и 4 установлена уголовная ответственность за совершение тех же самых деяний «группой лиц по предварительному сговору» и «организованной группой».

В связи с введением в ст. 263 УК РФ ч. 1.1 возникла проблема соотношения составов преступлений, предусмотренных ч. 1 и 1.1 ст. 263 УК РФ, как основного и квалифицированного. Кроме того, новелла относится к деяниям частных лиц, в собственности которых находятся легкие (сверхлегкие) воздушные суда и маломерные водные суда, но не суда большего тоннажа и иной классификации. В результате одинаковые по сущности деяния могут получить разную юридическую оценку: как преступление против личности и как преступление против безопасности транспорта [6].

На правоприменительной практике по уголовным делам о транспортных преступлениях не могут не отразиться и другие новеллы УК РФ. Например, изменения в ч. 3 и 4 ст. 15 УК РФ (см. Федеральный закон от 17 июня 2019 г. № 146-ФЗ), влияющие на классификацию деяний по степени тяжести и, соответственно, на решение вопросов о наказании, исчислении сроков давности и др. (ст. 58, 75, 76, 76.2, 78 УК РФ), а также применение норм УПК РФ о продлении срока содержания под стражей, избрании залога и др. (ст. 109, 106 УПК РФ).

Всего в 2019 г. на транспорте (железнодорожном, внутреннем водном, морском, воздушном) зарегистрировано 36 153 преступлений (2018 —

38 605, 2017 — 38 647; 2016 — 37 181; 2015 — 40 556). Таким образом, отмечается непрерывная тенденция снижения числа зарегистрированных преступлений.

Значительный удельный вес составили тяжкие и особо тяжкие преступления: 9072 или примерно четверть всех зарегистрированных преступлений на транспорте (2018 — 9413, 2017 — 9942; 2016 — 9682; 2015 — 10 515). Однако все же острие уголовной репрессии направлено на преступления небольшой тяжести — их 18 449 или более половины всех зарегистрированных на транспорте преступлений (соответственно по годам: 20 626, 19 866, 18 654, 19 795).

12 782 преступления совершены в особо крупном и крупном размерах, или 35,4% (в 2018 — 13 317 или 34,5%, в 2017 — 14 390 или 37,2%; 2016 — 12 991 или 34,9%; 2015 — 9617 или 23,7%).

Каждое четвертое преступление на транспорте — незаконный оборот наркотических средств, психотропных веществ или их аналогов, сильнодействующих веществ, хотя и отмечается тенденция снижения: в 2015 г. — таких преступлений зарегистрировано 10 339 (—6,8% к данным предыдущего года), их удельный вес — 25,8%; в 2016 г. — 10 302 (—1,3%), удельный вес 27,7%; в 2017 г. — 10 821 (+ 5%), 2018 — 9 961 (— 7,9%), 2019 г. — 9 264 (— 7%).

По-прежнему, распространены на транспорте преступления, связанные с незаконным оборотом оружия: в 2015 г. их зарегистрировано 1274 (–12,1%), удельный вес 3,2%; в 2016 г. — 1165 (–9,3%), удельный вес 3,1%; в 2017 г. — 1221 (+4,8%); 2018 г. — 1180 (–3,4%); 2019 г. — 1112 (–5,8%).

Отмечается рост преступлений, предусмотренных ст. 213 УК РФ (хулиганство), с 45 в 2016 г. до 81 в 2019 г.

Традиционно примерно каждое третье—четвертое преступление, совершенное на транспорте, — это кража (ст. 158 УК РФ), хотя и отмечается тенденция их снижения: 2015 г. — 14 379 или 35,5% от общего числа зарегистрированных преступлений; 2016 г. — 12 126 (32,6%); 2017 г. — 12 695 (32,9%); 2018 г. — 12 649 (32,8%); 2019 г. — 12 143 (33,6%), примерно более половины из выявленных краж остается нераскрытыми, соответственно: 6602, 5900, 5891, 6129, 5800. При этом доля краж грузов среди этих преступлений — 2140 или 17,7% в 2016 г., 1847 или 14,5% в 2017 г.; 1782 или 14,1% в 2018 г.; 1476 или 12,2% в 2019 г. Кроме того, значительную часть в структуре преступности на транспорте занимают преступления экономической направленности: 2015 г.— 6374 (+0,3%); 2016 г. — 6261 (–1,8%); 2017 г. — 5877 (–6,1%); 2018 г. — 5702 (–3%); 2019 г. — 5088 (–10,8%).

В 2019 г. на транспорте зарегистрировано 1334 фактов мошенничества (ст.150—159.6 УК РФ) или 4,2% (2018 г. — 1610, 2017 г. — 1733; 2016 г. — 1594; 2015 г. — 1824).

Как видно из вышеизложенного, число зарегистрированных экономических преступлений ежегодно снижается, что, на наш взгляд,

связано лишь с ослаблением борьбы с ними. На самом деле их масштабы и их общественная опасность растут. Распространены хищения бюджетных средств, направленных на выполнение программ развития транспорта, других программ, требующих решения транспортных проблем, деньги выводятся за рубеж. Так, руководители Тихоокеанской мостостроительной компании, являющейся подрядчиком строительства ряда объектов для космодрома «Восточный», совершили многомиллиардные хищения, при этом рабочие компании вовремя не получали зарплаты. Хищения сопровождались различными махинациями коррупционного характера, например, расхитители добились незаконного делегирования работ по контракту подконтрольной им компании, выделенные бюджетные деньги присвоили. В результате многочисленных хищений при строительстве космодрома сдача объектов потребовала дополнительного бюджетного финансирования и не была выполнена вовремя.

Ряд крупномасштабных хищений связан со злоупотреблениями при закупках по государственным контрактам для нужд транспорта.

Мошенничество с бюджетными средствами на транспорте отличаются большим разнообразием. Государственная корпорация по организации воздушного движения в Российской Федерации заключила контракт на оказание юридических услуг с адвокатской коллегией, контракт неоднократно продлевался, при этом в Росавиацию предоставлялись подложные заключения, многократно завышающие стоимость оказания юридических услуг, что повлекло привлечение виновных лиц к ответственности по ч. 4 ст. 159 УК РФ за хищение 1 млрд руб.

По ряду экономических преступлений снижение статистических показателей значительно. Так, в 2019 г. на 60,7% снизилось количество зарегистрированных налоговых преступлений и дел об этих преступлениях, направленных в суд. Снижение отмечается с 2017 г. В сравнении с 2015 г. число дел, направленных в суд в 2019 г., снизилось в шесть раз. Данная динамика объясняется, на наш взгляд, реформированием законодательства, системы контроля и правоохранения под влиянием мощного лоббирования со стороны лиц, заинтересованных в уходе от ответственности за совершенные правонарушения. Была разорвана единая правоохранительная цепочка от выявления налогового преступления органами внутренних дел до направления уголовного дела в суд, чем стали заниматься следователи Следственного комитета РФ (с 2011 г. расследование уголовных дел о налоговых преступлениях отнесено к исключительной компетенции Следственного комитета РФ (см. Федеральный закон от 29 декабря 2009 г. № 383-ФЗ)); в качестве дополнительного условия для возбуждения уголовного дела установлено требование о наличии акта документальной проверки, проведенной налоговым органом.

Ранее привлечению к уголовной ответственности за экономические преступления препятствовало преюдициальное значение решений арбитражных судов [4]. Ситуация изменилась в лучшую сторону в связи с принятием постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 ноября 2019 г. № 48 «О практике применения судами законодательства об ответственности за налоговые преступления», позицией Конституционного Суда РФ о преюдициальном значении решений арбитражных судов в уголовном судопроизводстве (Определение от 18 июля 2019 г. № 1890-О).

Фактором, способствующим реальному росту экономической преступности на транспорте, является отсутствие должного контроля за расходованием денежных средств, выделенных на программы и планы развития транспорта. Указанный фактор способствовал и невыполнению этих программ, что выявляли проверки прокуратуры и Счетной палаты РФ. Так, по данным Счетной палаты РФ по итогам 2018 г. Росморречфлотом и Росавиацией не достигнуты 5 из 19 целевых показателей Государственной программы «Развитие транспортной системы». Производственные мощности портов Северо-Западного и Азово-Черноморского бассейнов не были увеличены, а взлетно-посадочные полосы и вспомогательные объекты аэродромов не введены в эксплуатацию после ремонта и т.д. [URL: http://www.ach.gov.ru/news/schetnaya-palata-vyyavila-narusheniya-pri-ispolnenii-byudzheta-v-sfere-transporta-37032 (дата обращения: 27 апреля 2020 г.)].

Экономические преступления на транспорте сопровождались преступлениями коррупционной направленности, в 2019 г. их зарегистрировано 2412 или 6,7% от общего числа зарегистрированных на транспорте преступлений; 2456 или 6,4% в 2018 г.; 2169 или 5,6% в 2017 г., 2912 или 7,8% в 2016 г., 2559 или 6,3% в 2015 г. Например, к уголовной ответственности за получение взятки привлечен бывший руководитель Свердловской железной дороги (в ходе расследования этого преступления возбуждено еще 11 уголовных дел).

За взятки незаконно выдавались разрешительные документы, свидетельства, дипломы, что установлено, например, в ходе расследования уголовного дела, возбужденного в 2018 г. по факту крушения самолета АН-148 в Подмосковье. Ространснадзором многие пилоты были лишены летных свидетельств. Вместе с тем ряд таких решений были обжалованы, и суды нередко принимали сторону пилотов. Отчасти это было обусловлено тем, что, как оказалось, требования к пилотам в нормативных актах Минобрнауки России и Минтранса России противоречили друг другу.

В конце 2019 г. в отношении заместителя начальника службы собственной безопасности Управления на транспорте по Центральному федеральному округу возбуждено уголовное дело по ч. 4 ст. 159 УК РФ

(мошенничество). По версии следствия, фигурант дела мог быть причастен к «крышеванию» теневого бизнеса (перевозкам контрафактного алкоголя) [URL: https://tass.ru/proisshestviya/7231229 (дата обращения: 28 апреля 2020 г.)].

Различного рода нарушения, свидетельствующие о вероятности коррупционных преступлений, явились основанием для принятия решения о ликвидации Южного следственного управления на транспорте Следственного комитета РФ (ЮСУТ) как самостоятельной структуры. В подчинении ЮСУТ находилось Саратовское следственное управление на транспорте, следователи которого не усмотрели состава преступления в действиях гендиректора авиакомпании Саратовские авиалинии, при том что его дочь во время полета в нарушение правил была в кабине пилота. По указанию Следственного комитета РФ было возбуждено уголовное дело по ст. 238 УК РФ. В дальнейшем в отношении ряда должностных лиц указанной авиакомпании уголовные дела необоснованно прекращались ЮСУТ. Многочисленные нарушения, оставшиеся без должного реагирования, привели к тому, что 11 февраля 2018 г. самолет этой авиакомпании потерпел катастрофу в Подмосковье, погиб 71 человек. Также в ЮСУТ необоснованно не было возбуждено уголовное дело о мошенничестве в отношении заместителя начальника одного из подразделений Приволжского линейного управления органа внутренних дел.

Как и мошенничество, коррупция на транспорте порой принимает неожиданные формы проявления. По ч. 4 ст. 159 УК РФ был привлечен к ответственности директор департамента ПАО «Аэрофлот», который выступил посредником в передаче взятки арбитражному судье за принятие решения об отказе во взыскании с ООО «Энергохолдинг» в пользу Аэрофлота 120 млн руб., полученные для передачи судье в качестве взятки 25 млн руб. были им присвоены.

Преступлений, отражающих состояние безопасности на транспорте (ст. 263, 213, 268, 266 УК РФ), ежегодно регистрируется незначительное число [3], однако все они имели тяжкие последствия (табл. 1).

Таблица 1

Преступления	Годы				
	2015	2016	2017	2018	2019
Статья 238 УК РФ	359	359	486	268	116
Направлено в суд	199	320	349	174	54
Статья 263 УК РФ	79	75	70	75	92
Направлено в суд	17	30	21	30	25
Статья 263.1 УК РФ	1	2	1	3	3
Направлено в суд	0	1	1	0	1
Статья 266 УК	0	1	1	0	1

Направлено в суд	0	0	0	3	1
Статья 267 УК	3	3	6	2	3
Направлено в суд	0	2	0	0	1
Статья 267.1 УК	—	—	4	25	15
Направлено в суд			0	4	2
Статья 268 УК	8	6	7	0	11
Направлено в суд	5	2	4	0	2

На воздушном транспорте за исследуемый период зарегистрирован ряд крупных катастроф. Многие из них произошли с самолетами авиации общего назначения. Как правило, гибель людей была связана с нарушением правил безопасности полетов: экипаж и самолет не имели необходимых документов, разрешение на полет не запрашивалось, осуществлялись запрещенные для этой авиации коммерческие полеты. Например, Туркомпания Якутия организовала платные полеты на аэростате, который не был подготовлен к таким полетам, отсутствовали лицензия на осуществление коммерческой деятельности и сертификат летной годности. Полеты проводились в запрещенных условиях, при низких температурах, в ночное время, вблизи от линий энергопередач.

Крупные авиакатастрофы происходили из-за отсутствия должной подготовки пилотов, неправильного подхода авиакомпаний к обеспечению безопасности полетов — с упором на автоматику и утерей пилотами летного мастерства. Например, из-за ошибки пилотов 5 мая 2019 г. авиалайнер SSJ-100 с избытком топлива почти сразу после взлета при попытке аварийно сесть в Шереметьево проломил ударом шасси о полосу крыльевые баки, отчего начался пожар, унесший жизни 41 из 78 человек, находившихся на борту. 25 декабря 2016 г. самолет Минобороны России Ту-154 через 20 минут после взлета из аэропорта в Сочи потерпел крушение. Погибли 92 человека.

Ряд авиапроисшествий произошел по вине наземных служб, призванных обеспечивать безопасность полетов. 15 августа 2019 г. самолет «Уральских авиалиний», вылетевший из подмосковного аэропорта Жуковский в Симферополь, имея на борту 233 человек, столкнулся со стаей чаек, из-за чего загорелись оба двигателя, летчики совершили жесткую посадку на кукурузном поле; возбуждено уголовное дело по ст. 263 УК РФ.

Чаще, чем с самолетами, катастрофы происходят с вертолетами. Так, 12 февраля 2017 г. над Алтайским биосферным заповедником потерпел крушение частный вертолет, пять человек погибли, возбуждено уголовное дело по ч. 3 ст. 263 УК РФ.

Происходили столкновения воздушных судов с аэродромной техникой, в частности, с багажным транспортом, пожарными машинами. Зарегистрированы факты пожаров. В одном случае о пожаре двигателя экипажу сообщил диспетчер, сигнализация о пожаре в кабине пилота не

сработала. Были случаи выкатывания самолетов с взлетной посадочной полосы. Так, Боинг 737-800 авиакомпании ЮТэйр выкатился за пределы полосы в г. Сочи, соскользнул в русло реки, частично разрушился, у него загорелся двигатель. На борту находились 166 пассажиров, их эвакуировали, 18 пассажирам была оказана медпомощь. Один человек из спасательной команды умер. Возбуждено уголовное дело по ст. 238 УК РФ.

Возросла опасность столкновения судов с дронами. Этому способствует неразработанность законодательства об обеспечении безопасности при использовании беспилотных летательных аппаратов и систем, что отчасти обусловлено объективной сложностью разработки.

Хотя угоны самолетов весьма редки, но такое преступление произошло с самолетом Аэрофлот, выполняющим рейс Сургут — Москва в 2017 г.

В 2015—2019 гг. зарегистрирован ряд морских кораблекрушений. В ночь на 2 апреля 2015 г. большой автономный траулер «Дальний Восток» затонул в Охотском море, на борту находилось 132 человека: 57 погибли в ледяной воде, 12 пропали без вести, остальные получили сильное обморожение.

Нарушение правил, некомпетентность стали причиной гибели одного из самых дорогостоящих и значимых для военно-морского флота объектов. Плавучий док ПД 50, построенный за четыре года по заказу СССР в Швеции, отправлен на дно. Как отмечают специалисты, в принципе затопить такой док было архисложно. В результате его затопления под удар поставлена боеспособность военно-морского флота России, поскольку в этом доке проходили ремонт самые мощные корабли Военно-Морского флота, в том числе авианосец «Адмирал Кузнецов». Авианосец уже не единожды из-за некомпетнтности и халатности ремонтников находился под угрозой уничтожения, но был спасен, к сожалению, не обошлось без человеческих жертв и дорогостоящего восстановления. Аналогичные нарушения имели место и при ремонте кораблей гражданского флота. Нарушаются требования к подготовке ремонта, составлению его плана, согласованию плана с руководством ремонтного завода, прохождению командиром корабля и капитанами буксиров инструктажа у лица, ответственного за ремонт, учету всех факторов, могущих повлиять на ремонт (погода, условия видимости и т.д.), обеспечению дока необходимыми для ремонта материалами и техникой, немедленному прекращению работ при отклонении от плана ремонта, к проверке дока на безопасность, проведению регулярных доковых осмотров, о недопустимости отклонения от инструкций, регламентирующих ремонт, и др.

Целый ряд трагических случаев на море, имевших последствиями гибель людей, связаны со столкновением судов, в том числе пассажирских с катамаранами, лодками, катерами. Катамаран, рассчитанный на 12 человек, с 55 пассажирами отправился в увеселительную прогулку около пос. Джубга и опрокинулся. Пассажиры, среди которых было много детей,

оказались в воде, возбуждено дело по ст. 238 УК РФ. Уголовные дела возбуждались по фактам пожаров, взрывов на судах и в доках.

Есть случаи гибели людей в связи с авариями на плавучих сооружениях. Так, 12 октября 2016 г. крушение плавучего крана повлекло гибель трех человек из восьми, находившихся на этом объекте.

Несмотря на кризисное состояние внутреннего водного транспорта и списание значительного числа выработавших свой срок судов, на этом транспорте за пять последних лет произошел целый ряд происшествий с тяжелыми последствиями. Имели место столкновения, посадки на мель, пожары, взрывы, в результате гибли люди. Случались пожары в плавучих гостиницах. Нередко участниками транспортных происшествий были круизные многопалубные теплоходы. Даже в тех случаях, когда удавалось избежать гибели людей, требовались дорогостоящие спасательные операции, эвакуация сотен туристов, гибли суда, как это было с теплоходом «Рихард Зорге». Речные суда также часто сталкивались с катамаранами, катерами.

В январе 2019 г. на дамбе канала им. Москвы Тушинского гидроузла на Волоколамском шоссе произошел провал грунта на площади 75 кв. м и вынос части воды на автомобильную дорогу. Движение по тоннелю было временно остановлено.

18 июня 2017 г. погибли дети, отправившиеся из лагеря в плавание на лодках на Сямозере и попавшие в шторм.

Аварии и кораблекрушения происходили и на рыболовецком флоте. Так, 29 января 2018 г. на связь с Приморьем перестало выходить рыболовецком судно «Восток», 20 человек пропали без вести. 8 октября 2015 г. судно РСЮ 98-33 было найдено перевернутым в Южнокурильском проливе. Были взрывы, пожары, столкновения рыболовецких судов с лодками.

На железнодорожном транспорте каждое аварийные происшествие, как правило, — результат нарушения сразу нескольких инструкций. Из аварийных происшествий особенно распространены сходы подвижного состава. Зарегистрированы и крушения, например, крушение 25 февраля 2018 г. грузового поезда на ст. Чайковская Свердловской железной дороги. Крушения на этой дороге за исследуемый период случались неоднократно.

Зачастую транспортные происшествия происходили на путях необщего пользования, принадлежащих промышленным и другим предприятиям. Причиной ряда аварий были несанкционированные изменения в конструкции подвижного состава, нарушения при проведении ремонта и обслуживания транспортных средств и путей сообщения, отсутствие необходимых для ремонта материалов и использование контрафактных деталей и запчастей, непроведение проверки и приемки после ремонта, самоустранение владельцев подвижного состава от выполнения своих обязанностей по обеспечению безопасности транспорта.

Хотя число террористических и экстремистских актов на транспорте незначительно, их последствия исключительно тяжелые. Зарегистрировано 3 акта в 2019 г., 8 — в 2018 г., 14 — в 2017 г., 2 — в 2016 г., 11 — в 2015 г. В 2017 г. был совершен террористический акт в петербургском метро между станциями Сенатская площадь и Технологический институт, погибли 11 человек, 50 пострадали. Терактом дистанционно руководили сторонники ИГИЛ из Сирии. Позже удалось обезвредить еще одно взрывное устройство в этом метро. Сотрудниками ФСБ России за анализируемый период предотвращено несколько терактов, объектом которых был транспорт.

31 октября 2015 г. на авиалайнере Airbus A321-231 российской авиакомпании «Когалымавиа», выполнявшим чартерный рейс по маршруту Шарм-эш-Шейх—Санкт-Петербург, через 23 минуты после взлета произошел взрыв самодельного взрывного устройства. Находившиеся на его борту 224 человека погибли. Впоследствии было установлено, что устройство было спрятано в отсеке негабаритного багажа в хвостовой части лайнера сообщником террористов ИГИЛ — сотрудником сервисной службы аэропорта Шарм-эш-Шейха. После этого случая воздушное сообщение между Россией и Египтом было приостановлено, выдвинуты требования об усилении мер безопасности в аэропортах Египта.

С этого времени российская сторона озаботилась проверкой обеспечения безопасности полетов российских самолетов за рубежом. Российскими специалистами была проведена проверка соответствия аэропортов Египта предъявленным требованиям. В феврале 2017 г. между министрами транспорта двух стран подписан протокол о сотрудничестве в сфере обеспечения безопасности гражданской авиации [URL: https://www.kommersant.ru/doc/3500168 (дата обращения: 28 апреля 2020 г.)], в соответствии с которым Минтранс России получил полномочия по координации, а Росавиация — по контролю за действиями египетских служб авиационной безопасности в местных аэропортах на рейсах между Россией и Египтом, путем осуществления ознакомительных или экстренных визитов. В случае выявления по их итогам недостатков в системе мер обеспечения авиационной безопасности российская сторона вправе разработать специальные (дополнительные) меры безопасности, которые принимаются и выполняются египетской стороной в полной мере. Таким образом, возник прецедент, по сути, осуществления контроля обеспечения безопасности российских судов сотрудниками Росавиации в аэропорту другого государства.

В 2018 и 2019 гг. зарегистрирован рост актов телефонного терроризма, в результате которых потребовалась крупномасштабная и дорогостоящая эвакуация пассажиров.

Наиболее распространены среди транспортных преступлений деяния, предусмотренные ст. 238 УК РФ, т.е. оказание услуг по перевозке

пассажиров, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья потребителей. Однако нужно отметить отсутствие единообразного подхода к квалификации содеянного (например, при перевозке пассажиров без разрешительной документации в одних случаях содеянное расценивалось как ряд эпизодов, а в других как единое длящееся преступление), определению субъекта преступления и судьбы вещественных доказательств — денежных средств, полученных в результате преступления (деньги или обращались в доход государства, или возвращались потерпевшим), к назначению наказания. Нередко лицо привлекалось к уголовной ответственности уже после привлечения к административной ответственности за совершенное деяние, т.е. несло ответственность дважды за одно и то же нарушение. Чаще всего наказание нес исполнитель — лицо, непосредственно оказавшее услугу, организаторы оставались безнаказанными. Хотя принято постановление Пленума Верховного Суда РФ от 25 июня 2019 г. № 18 «О судебной практике по делам о преступлениях, предусмотренных статьей 238 Уголовного кодекса Российской Федерации», ряд проблемных вопросов не нашел в нем своего отражения.

За исследуемый период отмечен рост экологических преступлений на транспорте. Так, в 2015 г. их зарегистрировано 1194, в 2016 г.— 1260 (+5,4%), в 2017 г. — 1304 (+3,5%), в 2018 г. — 1405 (+7,7%), в 2019 г. — 1568 (+11,6%). Однако до суда доходит менее половины возбужденных уголовных дел, отмечается тенденция снижения этого показателя, чему способствуют отсутствие современных методических рекомендаций для следователей [2], сложность расследования, необходимость дорогостоящих экспертиз [5].

Особую озабоченность вызывает низкий уровень раскрываемости преступлений на транспорте. По итогам 2015 г. не раскрытыми осталось 12 608 преступлений, в 2016 г.— 12 335 (–2,2% к показателям предыдущего года); в 2017 г. — 12 420 (+0,7%), в 2018 г. — 12 889 (+3,8%); в 2019 г. — 12 415 (–3,7%). Отчасти это обусловлено сложностью проведения следственных действий с затонувшими судами, ограничением времени для проведения следственных действий (в связи с необходимостью быстрейшего восстановления движения после аварии), трудностями с установлением предмета доказывания при совершении преступления во время движения транспорта.

В анализируемый период отмечен значительный рост числа прекращенных уголовных дел с 2018 г.: 3872 — в 2015 г., 3020 — в 2016 г. (–22%), 2976 — в 2017 г. (–1,5%), 4061 — в 2018 г. (+36,5%), 5060 — в 2019 г. (+24,6%). Число приостановленных дел находится примерно на одном и том же уровне: в 2015 г. — 12 776, 2016 г. — 12 503, в 2017 г. — 12 531, в 2018 г. — 12 889; в 2019 г. — 12 497. Основные причины прекращения и приостановления: низкое качество первоначальных следственных действий, прежде всего, осмотра места происшествия, нарушения при

изъятии, упаковке, дальнейшем хранении материальных носителей следов преступлений; поверхностные опрос и дальнейший допрос очевидцев и участников происшествий, несвоевременное назначение судебных экспертиз, неправильная постановка вопросов экспертам, длительность экспертиз, неиспользование возможностей оперативно-розыскной деятельности, волокита при расследовании, ненадлежащий ведомственном процессуальный контроль за расследованием, отсутствие рычагов воздействия прокуроров на нерадивых следователей, необязательность исполнения для следователей указаний прокурора.

В суд направляется лишь небольшое количество дел. Так, по ст. 263 УК РФ в суд направлено 31 дело из 60 расследованных (соответственно, в 2015 г. — 33 из 54; в 2017 г. — 29 из 56; в 2016 г. — 35 из 62; в 2015 г. — 18 из 63). Еще ниже этот показатель по делам об экономических преступлениях.

Подытоживая вышеизложенное, следует отметить особую опасность для транспортной сферы, по-прежнему, нарушений требований безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также транспортной безопасности, хищений бюджетных средств и коррупции, хулиганства, экологических преступлений. Остается высоким уровень оборота наркотиков и оружия, тяжких и особо тяжких преступлений на транспорте, преступлений, совершенных в крупном и особо крупном размерах. Положительные изменения в состоянии зарегистрированной преступности, в том числе тенденция снижения общего числа зарегистрированных преступлений, числа экономических преступлений на транспорте, обусловлены, прежде всего, проводимой либеральной уголовной политикой в отношении экономических преступников, ослаблением контроля, сокращением численности сотрудников контролирующих и правоохранительных органов. Возможен рост латентности преступлений на транспорте. Необходимы сохранение специализации правоохранительных органов на транспорте, разработка современных методик расследования преступлений, учитывая, в частности и переход транспортных органов на электронный документооборот и контроль. Требуется активизация взаимодействия следователей и подразделений оперативно-розыскной деятельности при расследовании преступлений на транспорте. Нужны дополнительные разъяснения Пленума Верховного Суда РФ по вопросам квалификации транспортных преступлений, в частности при применении новелл УК РФ.

Литература

1. Коробеев, А. И. Транспортные преступления: новые шаги законодателя и Конституционного Суда Российской Федерации / А. И. Коробеев, А. И. Чучаев // Уголовное право. — 2018. — № 4. — С. 73 — 82.
2. Лукомская, А. С. Уголовно-правовая охрана экологической безопасности и экологического правопорядка. — Москва, 2017.

3. Прокурорский надзор за исполнением законов о безопасности на транспорте : монография / Т. А. Диканова [и др.] ; Ун-т прокуратуры Рос. Федерации. — Москва, 2019.
4. Соловьев, И. Н. О некоторых вопросах организации расследования налоговых преступлений на современном этапе // Российский следователь. — 2019. — № 10. — С. 6 — 8.
5. Филиппова, Е. О. Предупреждение экологических преступлений на современном этапе развития общества // Российская юстиция. — 2018. — № 11. — С. 16—19.
6. Чучаев, А. И. Транспортные преступления: понятие, виды, характеристика : монография / А. И. Чучаев, А. Ю. Пожарский. — Москва : Проспект, 2018.

References

1. Korobeyev, A. I. Transportnyye prestupleniya: novyye shagi zakonodatelya i Konstitutsionnogo Suda Rossiyskoy Federatsii [Transport crimes: new steps of the legislator and the Constitutional Court of the Russian Federation]/ A. I. Korobeyev, A. I. Chuchayev // Ugolovnoye pravo. — 2018. — № 4. — S. 73 — 82.
2. Lukomskaya, A. S. Ugolovno-pravovaya okhrana ekologicheskoy bezopasnosti i ekologicheskogo pravoporyadka [Criminal protection of environmental safety and environmental law and order]. — Moskva, 2017.
3. Prokurorskiy nadzor za ispolneniyem zakonov o bezopasnosti na transporte [Prosecutorial supervision of the implementation of laws on transport safety]: monografiya / T. A. Dikanova [i dr.] ; Un-t prokuratury Ros. Federatsii. — Moskva, 2019.
4. Solov'yev, I. N. O nekotorykh voprosakh organizatsii rassledovaniya nalogovykh prestupleniy na sovremennom etape [On some issues of the organization of the investigation of tax crimes at the present stage] // Rossiyskiy sledovatel'. — 2019. — № 10. — S. 6 — 8.
5. Filippova, Ye. O. Preduprezhdeniye ekologicheskikh prestupleniy na sovremennom etape razvitiya obshchestva [Prevention of environmental crime at the present stage of development of society] // Rossiyskaya yustitsiya. — 2018. — № 11. — S. 16—19.
6. Chuchayev, A. I. Transportnyye prestupleniya: ponyatiye, vidy, kharakteristika [Transport crimes: concept, types, characteristics]: monografiya / A. I. Chuchayev, A. YU. Pozharskiy. — Moskva : Prospekt, 2018.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.7

© Попова Марина Анатольевна
— аспирант кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
m.popova@itgrp.ru

Кражи, совершаемые на объектах транспорта, как вид корыстной преступности: состояние и тенденции развития

Аннотация. В уголовном праве корыстный мотив относится к числу преобладающих побуждений, имеющих уголовно-правое значение ввиду его довольно частого закрепления в диспозициях уголовно-правовых норм как в качестве обязательного признака субъективной стороны преступления, так и дополнительного или же факультативного. Между тем в уголовном законодательстве отсутствует легальное определение корыстного мотива, также не выделяется раздел или глава, закрепляющая перечень корыстных преступлений, составляющих преобладающую часть современной преступности. Образовавшийся пробел восполняется предлагаемыми учеными различными трактовками как корыстного мотива, так и корыстных преступлений, сопровождаемыми множественными их классификациями по различным критериям. Бесспорно, к числу корыстных преступлений относится кража, составляющая значимую часть как всей зарегистрированной преступности в Российской Федерации, так и преступности, совершаемой на объектах транспорта. В связи с этим в статье представляется краткая криминологическая характеристика краж, совершаемых на железнодорожном, воздушном, речном и морском видах транспорта. В этих целях автор анализирует динамику краж за период с 2015—2019 гг., определяя и оценивая их долю в структуре транспортной преступности. Автор отмечает, что наибольшее количество краж ежегодно совершается на железнодорожном транспорте, следовательно, они могут выступать в качестве статистического образа краж, совершаемых на объектах транспорта. Именно это и предопределило выбор автора при характеристике состояния и динамики отдельных видов краж, в том числе

совершаемых в поездах, на вокзалах и станциях, краж грузов на железнодорожном транспорте, краж нефтепродуктов, металлов.

Ключевые слова: корыстные побуждения; мотив преступления; преступления против собственности; преступность; корыстные преступления; кража.

© Marina An. Popova
— post graduate of the department 'Criminal law, criminal procedure and criminalistics' of the Law Institute of the Russian University of Transport

Transport thefts as a type of mercenary crime: state and development trends

Abstract. In Criminal law, a mercenary motive is one of the predominant motives that has a criminal and legal value due to its rather frequent consolidation in criminal law norms, both as an obligatory sign of the subjective side of the crime, and as an additional or optional one. Meanwhile, in the criminal legislation there is neither legal definition of a mercenary motive, nor a section or chapter highlighting the list of mercenary crimes that make up the predominant part of modern crime. The gap is filled up by the various interpretations of both a mercenary motive and mercenary crimes, accompanied by their multiple classifications according to various criteria. Undoubtedly, a theft is one of the mercenary crimes, which is a significant part of all registered criminality in the Russian Federation, as well as crimes committed on transport. In this regard, the current paper has presented a brief criminological description of thefts committed on rail, air, river and maritime modes of transport. For this purpose, the author has analyzed the dynamics of thefts for the period from 2015-2019, identifying and evaluating their share in the structure of transport crime. The author has noted that the greatest number of thefts was committed annually in rail transport, therefore, they could act as a statistical image of thefts committed on transport. This fact has predetermined the author's choice when characterizing the state and dynamics of certain types of thefts, including those committed on trains, at railway stations and stations, theft of goods on railway transport, theft of petroleum products, metals.

Keywords: mercenary motives; motive of crime; crimes against property; criminality; mercenary crimes; theft.

В действующем уголовном законодательстве не закрепляются определения таких категорий, как «корысть», «корыстная цель», «корыстный мотив», «корыстное преступление», поэтому полагаем

необходимым первоначально установить перечень уголовно-наказуемых деяний, относящихся к числу корыстных преступлений.

Бесспорно, при определении и раскрытии сущности отмеченных категорий необходимо исходить из содержания слова «корысть», которая в толковых словарях определяется как «страсть к приобретению, к наживе» [5, стр. 171], «стремление к личной выгоде, жадность» [9, стр. 262], «стремление к наживе, выгоде, пользе» [10, стр. 1480]. Принято считать, что корысть проявляется в жадности, страсти к накопительству и приобретательству, рассматриваемых как распространенные и менее порицаемые характеристики человеческой природы, которые присущи сознанию множества законопослушных людей.

Несмотря на то что в уголовном законодательстве нет определения корысти, а имеются лишь отдельные попытки ее толкования в постановлениях Пленума Верховного Суда РФ, законодатель часто использует вышеотмеченные категории при описании уголовно-наказуемых деяний в диспозициях Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ), используя такие термины, как «корыстные побуждения», «корыстная цель», «похищение», «хищение», «корыстная заинтересованность», «извлечение дохода», «незаконное получение», «извлечение выгод и преимуществ» и др. Следовательно, помимо однокоренных слов в законодательстве используется множество иных, обозначающих корыстные действия, однако частота их употребления в уголовном законодательстве сильно колеблется [1; 4, стр. 82—92; 8].

В уголовном законодательстве предусмотрено порядка 60 статей, в которых корыстная мотивация прослеживается в наименовании уголовно-правовой нормы, и примерно столько же норм, в которых в качестве одной из возможных мотиваций преступления предусмотрена корыстная, в том числе контрабанда сильнодействующих, ядовитых, отравляющих, взрывчатых, радиоактивных веществ, легализация (отмывание) денежных средств или иного имущества, приобретенных другими лицами преступным путем и др.

Также много составов преступлений, в которых право собственности выступает в качестве не только основного, но и дополнительного или факультативного объекта преступления. Как верно отметит В. В. Векленко, в Особенной части УК РФ отсутствуют разделы, в которых бы имущественные отношения не ставились бы под уголовно-правовую охрану [2, стр. 14], что затрудняет не только формулирование определения категории «корыстная преступность», но и формирование исчерпывающего перечня корыстных преступлений [7, стр. 430—431; 8, стр. 212—235].

Что касается определения, то представляется, что под корыстной преступностью понимается совокупность преступлений, заключающихся в незаконном завладении чужим имуществом или приобретении права на чужое имущество, по корыстным мотивам и в целях неосновательного

обогащения за счет этого имущества или права на чужое имущество, совершенных на определенной территории за определенный временной промежуток.

Большое количество разновидностей корыстных преступлений, совершаемых в том числе на объектах транспорта, предопределяют необходимость их криминологической характеристики на основе анализа наиболее распространенных видов преступлений, т.е. индексных видов преступлений, к числу которых относятся кражи, совершаемые на объектах транспорта, составляющие в общей структуре преступности, совершаемой на объектах транспорта, 33,6%.

Представляя криминологическую характеристику краж, совершаемых на объектах транспорта, необходимо проанализировать такие основные статистические показатели, как состояние, динамика и структура краж.

Согласно статистическим данным, в период с 2015 по 2019 г. наблюдается ежегодное последовательное снижение зарегистрированного количества краж, совершаемых на объектах транспорта. Однако обращают на себя внимание статистические показатели 2016 г., когда было зафиксировано резкое снижение количества зарегистрированных краж анализируемого вида, и 2017 г., ознаменовавшийся ростом данного вида краж относительно показателя 2016 г. [6]. При этом, значения 2017 г. были все же ниже статистических данных 2015 г.. (см. табл. 1).

Таблица 1

Динамика зарегистрированных преступлений в период с 2015 по 2019 гг.

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019
Всего зарегистрировано преступлений, совершенных на объектах транспорта	40 556	37 181	38 647	38 605	36 153
Всего краж, зарегистрированных в России	1 018 456	871 084	788 531	756 395	774 159
Кражи, совершенные на объектах транспорта	14 379	12 126	12 695	12 649	12 143
Удельный вес краж в транспортной преступности (в %)	35,5	32,6	32,8	32,8	33,6
Удельный вес краж в кражах, зарегистрированных в России (в %)	1,41	1,39	1,61	1,67	1,57

Количество зарегистрированных краж, совершенных на объектах транспорта, в 2019 г. на 15,5% ниже показателя 2015 г. и ниже на 4% показателя 2018 г., при этом удельный вес краж в структуре всей транспортной преступности с 2016 г. постепенно растет и в 2019 г. составил 33,6%. Доля анализируемого вида краж в общем числе зарегистрированных в Российской Федерации краж также выше значения

2015 г. Отмеченная тенденция может свидетельствовать о негативном качественном изменении состояния краж, совершаемых на объектах транспорта, поскольку несмотря на снижение абсолютного количественного показателя преступности, значение качественного показателя меняется в худшую сторону.

Представляет не меньший интерес распределение количества совершаемых краж на объектах транспорта по отдельным видам транспорта: на железнодорожном, воздушном, морском и речном. Анализ статистических данных ФКУ «ГИАЦ МВД России» свидетельствует, что количество зарегистрированных краж снизилось на железнодорожном (–3,65% к 2018 г.), речном (–50% к 2018 г.) и морском (–100%) видах транспорта, при том что на воздушном транспорте зафиксировано незначительное увеличение их количества на 0,75% к 2018 г. (см. рис. 1).

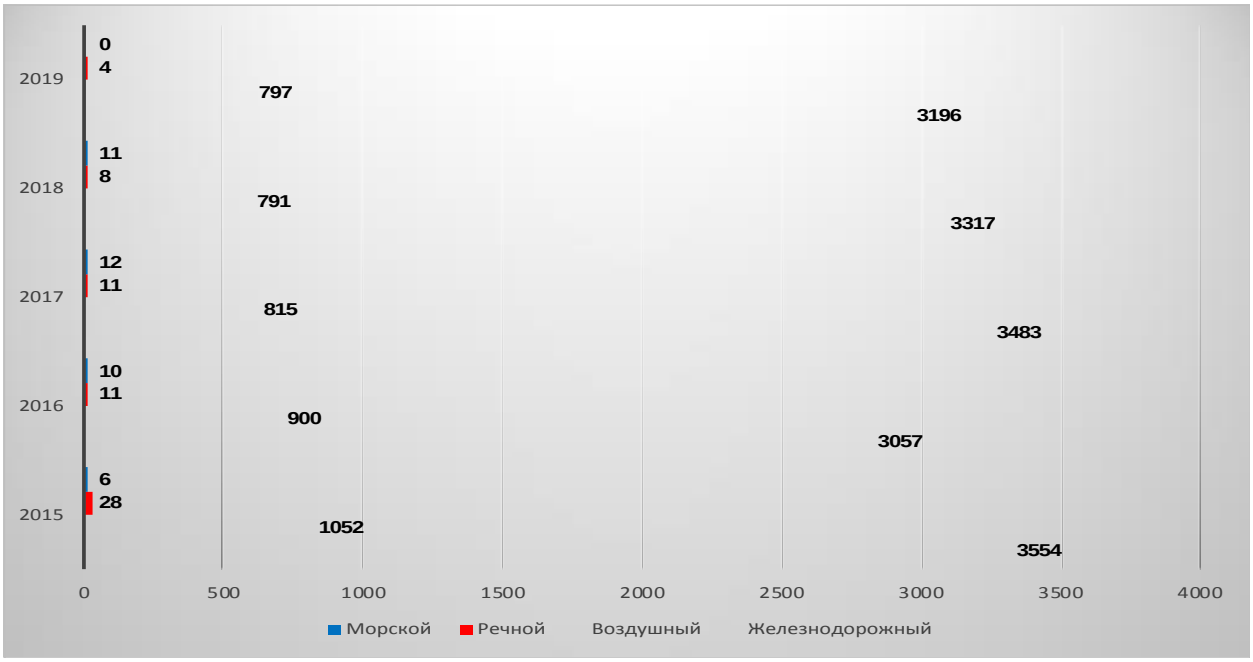


Рис. 1. **Динамика количества зарегистрированных краж, совершенных на отдельных видах транспорта в 2015—2019 гг.**

На протяжении всего исследуемого периода основная доля зарегистрированных краж приходится на железнодорожный транспорта (см. рис. 2).

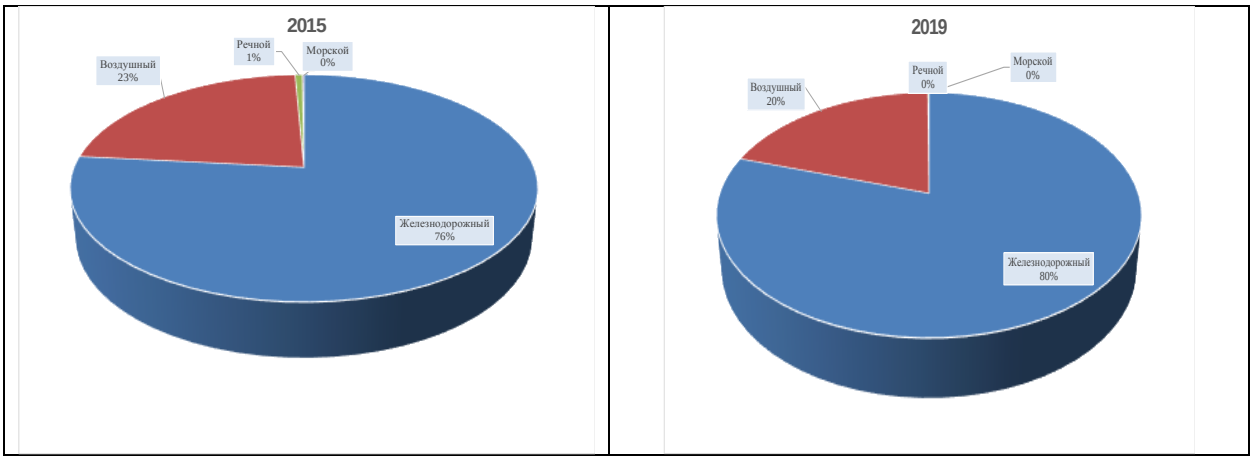


Рис. 2. **Доля зарегистрированных краж, совершенных на отдельных видах транспорта Российской Федерации в 2015 и 2019 гг.**

При криминологической характеристике структуры краж, совершаемых на отдельных видах транспорта, возьмем за основу статистические данные, характеризующие кражи на железнодорожном виде транспорта (табл. 2), поскольку они составляют не просто основную, а большую часть анализируемой преступности.

Таблица 2

Структура краж, совершаемых на железнодорожном транспорте, в период с 2015 по 2019 гг.

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019
Всего зарегистрировано краж	3554	3057	3483	3317	3196
Кражи, совершенные в поездах	2340	2110	2360	2151	2069
Удельный вес от п. 1	65,84	69,02	67,76	64,85	64,74
Кражи, совершенные на вокзалах и станциях	826	731	818	846	821
Удельный вес от п. 1	23,24	23,91	23,49	25,50	25,69
Всего хищений грузов	2738	1771	1699	1549	1334
Кражи грузов	2656	1741	1594	1506	1249
Удельный вес от п. 1	74,73	56,95	45,77	45,40	39,08
Кражи в крупном размере	63	44	45	46	74
Удельный вес от п. 1	1,77	1,44	1,29	1,39	2,32
Краж нефтепродуктов и горюче-смазочных материалов	312	124	169	81	107
Удельный вес от п. 1	8,78	4,06	4,85	2,44	3,35
Кража металлов	651	251	303	268	219
Удельный вес от п. 1	18,32	8,21	8,70	8,08	6,85
Кража цветных металлов	957	742	642	538	411
Удельный вес от п. 1	26,93	24,27	18,43	16,22	12,86

В структуре краж, совершаемых на железнодорожном транспорте, преобладают деяния, совершаемые в поездах (в 2019 г. — 64,74%). В 2019 г. более трети анализируемых преступлений (39,08%) составили кражи

грузов, при этом следует обратить внимание на то, что из всех видов совершаемых корыстных хищений преобладает именно тайная форма хищения. Также отмечается рост количества краж, совершаемых в крупном размере, что, возможно, предопределяется большим количеством фактов хищений грузов, а также инфляционными процессами в России, обусловленными удорожанием похищаемых предметов. По-прежнему совершаются, хоть и в меньшем количестве, кражи металлов (6,85%) и кражи цветных металлов (12,86%).

Представленные статистические данные свидетельствуют, что кражи, в том числе совершаемые на объектах транспорта, по-прежнему, остаются самым распространенным корыстным видом преступления в России. Совершение краж является устойчивой качественной особенностью современной корыстной преступности.

Литература

1. Борисов, А. В. О некоторых аспектах объективной стороны угона транспортного средства // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 4 (16). — С. 31—39.
2. Векленко, В. В. Квалификация хищений чужого имущества : автореф. дис. … д-ра юрид. наук. — Екатеринбург, 2001.
3. Гернет, М. Н. Избранные произведения / составитель М. М. Бабаев, ответственный редактор А. Б. Сахаров. — Москва : Юрид. литература, 1974.
4. Гончарова, М. В. Рецидив корыстных преступлений и его предупреждение : дис. ... д-ра юрид. наук. — Москва, 2014.
5. Даль, В. И. Толковый словарь живого великорусского языка. — Москва : Гос. изд-во иностр. и нац. слов., 1955. — Том 2.
6. Комплексный анализ состояния преступности в Российской Федерации по итогам 2016 года и ожидаемые тенденции ее развития / О. Р. Афанасьева [и др.]. — Москва : ФГКУ «ВНИИ МВД России», 2017.
7. Криминология : учебник для бакалавров / под редакцией Ю. М. Антонян. — Москва : Издательство Юрайт, 2012.
8. Криминология : учебник и практикум / О. Р. Афанасьева, М. В. Гончарова, В. И. Шиян. — Москва, 2019.
9. Ожегов, С. И. Словарь русского языка / под общей редакцией С. П. Обнорского. — 3-е изд. — Москва : Гос. изд-во иностр. и нац. словарей, 1953.
10. Толковый словарь русского языка / под редакцией Д. Н. Ушакова. — Москва, 1935. — Том 1.

References

1. Borisov, A. V. O nekotorykh aspektakh ob"yektivnoy storony ugona transportnogo sredstva [On some aspects of the objective side of car theft] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 4 (16). — S. 31—39.
2. Veklenko, V. V. Kvalifikatsiya khishcheniy chuzhogo imushchestva [Qualification of theft of another's property]: avtoref. dis. … d-ra yurid. nauk. — Yekaterinburg, 2001.
3. Gernet, M. N. Izbrannyye proizvedeniya [Selected works] / sostavitel' M. M. Babayev, otvetstvennyy redaktor A. B. Sakharov. — Moskva : Yurid. literatura, 1974.
4. Goncharova, M. V. Retsidiv korystnykh prestupleniy i yego preduprezhdeniye [Relapse of self-serving crimes and its prevention]: dis. ... d-ra yurid. nauk. — Moskva, 2014.

5. Dal', V. I. Tolkovyy slovar' zhivogo velikorusskogo yazyka [Explanatory Dictionary of the Living Great Russian Language]. — Moskva : Gos. izd-vo inostr. i nats. slov., 1955. — Tom 2.
6. Kompleksnyy analiz sostoyaniya prestupnosti v Rossiyskoy Federatsii po itogam 2016 goda i ozhidayemyye tendentsii yeye razvitiya [A comprehensive analysis of the state of crime in the Russian Federation according to the results of 2016 and the expected trends of its development] / O. R. Afanas'yeva [i dr.]. — Moskva : FGKU «VNII MVD Rossii», 2017.
7. Kriminologiya : uchebnik dlya bakalavrov [Criminology: a textbook for bachelors] / pod redaktsiyey YU. M. Antonyan. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2012.
8. Kriminologiya : uchebnik i praktikum [Criminology: a textbook and a workshop] / O. R. Afanas'yeva, M. V. Goncharova, V. I. Shiyan. — Moskva, 2019.
9. Ozhegov, S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language] / pod obshchey redaktsiyey S. P. Obnorskogo. — 3-ye izd. — Moskva : Gos. izd-vo inostr. i nats. slovarey, 1953.
10. Tolkovyy slovar' russkogo yazyka [Explanatory dictionary of the Russian language] / pod redaktsiyey D. N. Ushakova. — Moskva, 1935. — Tom 1.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463

© Борисова Светлана Валентиновна
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Гражданское право, международное частное право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
borisovamiit@mail.ru

© Лаврентьева Александра Игоревна,
— студент Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Охрана авторских прав на железнодорожном транспорте

Аннотация. В работе исследуется правовой механизм возникновения и использования авторских прав в государственном холдинге на железнодорожном транспорте. Отмечается, что использование объектов авторских прав осуществляется с учетом специфики их правовой природы как объектов гражданских прав и регламентируется на федеральном и локальном уровнях. В государственном холдинге на железнодорожном транспорте успешно функционирует собственная организационно-правовая модель их использования. Для этих целей в ОАО «РЖД» создано специальное структурное подразделение, осуществляющее внутренний учет объектов авторского права путем включения указанных объектов в специальный реестр объектов авторских прав ОАО «РЖД». Также авторами указывается, что объекты авторского права могут создаваться как работниками ОАО «РЖД», так и третьими лицами по договору авторского заказа, договору на создание произведения, в том числе научного произведения, кинофильма и др. В случае создания произведений третьими лицами исключительное право принадлежит ОАО «РЖД» как заказчику. Если произведения, именуемые служебными, создаются работниками ОАО «РЖД» и иными участниками холдинга при исполнении трудовых обязанностей или конкретного задания работодателя, исключительное право на них, как указывается в локальных актах ОАО «РЖД», принадлежит работодателю. Поэтому кадровым работникам рекомендуется при заключении трудовых договоров с работниками ОАО «РЖД» включать условие о согласии работника

признавать исключительное право за работодателем на все служебные объекты авторского права. Как отмечают авторы, отказ ОАО «РЖД» в заключении трудового договора с работником по мотивам его несогласия на включение в текст соглашения указанной оговорки следует рассматривать как незаконный. Также в работе отмечается, что программы для ЭВМ как объекты авторского права могут входить в состав сложного объекта инновационного проекта, интеллектуальные права на который могут принадлежать совместно участникам холдинга и третьим лицам.

Ключевые слова: произведения литературы, науки, искусства; программы для ЭВМ, базы данных; государственный холдинг на железнодорожном транспорте; управление по вопросам интеллектуальной собственности; авторское уведомление; инновационный проект; программное обеспечение; лицензионный договор.

© Svetlana V. Borisova
— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department ‘Civil law, international private law a
nd civil procedure’ of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Aleksandra Ig. Lavrentieva
— student of the Law Institute of the Russian University of Transport

Copyright protection on railway transport

Abstract. The current paper has presented the study of the legal mechanism for the emergence and use of copyright in a state-owned holding company on railway transport. There has been noted that the use of copyright is carried out taking into account the specifics of their legal nature as objects of civil rights and is regulated at the federal and local levels. The state-owned holding company in the railway sector has successfully operated its own organizational and legal model of their use. For these purposes, a special department has been created at JSC "Russian Railways" that carries out internal accounting of copyright objects by introducing these objects into a special register of copyright objects of JSC "Russian Railways". The authors have also indicated that copyright objects can be created both by employees of JSC "Russian Railways" and by third parties under a copyright agreement, a contract on the creation of a work, including a scientific work, a film, etc. In the case of the creation of works by third parties, the exclusive right belongs to JSC "Russian Railways" as a customer. If the works referred to as official works are

created by the employees of JSC "Russian Railways" and other holding members in a course of their labor duties or a specific task of the employer, the employer has got the exclusive right to them, as indicated in the local acts of JSC "Russian Railways". Therefore, there has been recommended to human resources' employees, when signing employment contracts with employees of JSC "Russian Railways", to include the condition of an employee's agreement to recognize the exclusive right of the employer on all official copyright objects. According to the authors, the refusal of JSC "Russian Railways" to sign an employment contract with an employee because of his disagreement to include the said point into the agreement should be considered illegal. There has also been noted in the work that computer programs as objects of copyright can be part of a complex object of an innovative project, intellectual rights to which can be held jointly by the holding participants and third parties.

Keywords: works of literature, science, art; computer programs, databases; state holding company on railway transport; Intellectual Property Office; copyright notice; innovation project; software; license agreement.

Хозяйствующим субъектам на транспорте могут принадлежать результаты интеллектуальной деятельности и средства индивидуализации юридических лиц, товаров, работ, услуг и предприятий, т.е. интеллектуальная собственность, используя которую ее правообладатели могут увеличивать собственные имущественные активы. В государственном холдинге на железнодорожном транспорте активно используются объекты авторского права — произведения науки, литературы, искусства, а также программы для ЭВМ и базы данных.

Традиционно считается, что право интеллектуальной собственности берет начало именно с авторского права, с принятия двух законов — Статута о монополиях 1624 г. и Статута королевы Анны 1709 г., в которых были заложены основополагающие принципы права интеллектуальной собственности, действующие и поныне. В Статуте королевы Анны закреплялся важнейший принцип авторского права — принцип «копирайт», предоставлявший автору право на охрану опубликованного произведения и запрещавший тиражирование произведения без его согласия. Этот закон впервые предусмотрел за издателем право на опубликованное произведение в течение 14 лет с момента его опубликования [1].

Впервые правовая охрана объектов авторского права в России была предусмотрена в Царском Уставе о цензуре и печати от 22 апреля 1828 г., который содержал специальную главу «О сочинителях и издателях книг», а в 1830 г. было принято Положение о правах сочинителей, переводчиков и издателей, которое включало дополнительно нормы об охране статей в журналах, частных писем, хрестоматий и т.д. [2] Как отмечал В. В. Веселитский, это было первое известное упоминание в русской литературе слова «интеллектуальный» [3].

Согласно п. 10 Устава ОАО «РЖД», управление и распоряжение интеллектуальной собственностью относится к числу основных задач деятельности общества. Использование интеллектуальной собственности является одним из источников дохода ОАО «РЖД» (п. 40 устава ОАО «РЖД», утвержденного постановлением Правительства РФ от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества «Российские железные дороги»).

Напомним, что интеллектуальная собственность, являясь по своей природе нематериальным благом, не может отчуждаться как вещь по правилам вещно-правового режима. Отчуждению подлежит исключительное право, которое рассматривается в качестве самостоятельного объекта права интеллектуальной собственности. Так, правообладатель согласно ст. 1233 ГК РФ может распорядиться принадлежащим ему исключительным правом на результат интеллектуальной деятельности или на средство индивидуализации любым не противоречащим закону способом. Например, путем отчуждения исключительного права по договору другому лицу (договор об отчуждении исключительного права) или предоставлять другому лицу возможность использовать интеллектуальную собственность в установленных договором пределах (лицензионный договор). Поэтому, на наш взгляд, не корректной является формулировка в Уставе ОАО «РЖД» положения о распоряжении интеллектуальной собственностью. Имуществом ОАО «РЖД» является не объект авторского права, а исключительное право на него, которым хозяйствующий субъект может распоряжаться по своему усмотрению.

> Отметим, что в дореволюционном законодательстве России изначально результаты творческой деятельности рассматривались в качестве разновидности движимого имущества, а права на них приравнивались к праву собственности. Такая позиция основывалась на концепции естественного права, в силу которой создатель являлся собственником достигнутого им определенного результата в сфере творчества [4].

Правовая регламентация создания и использования объектов авторского права осуществляется на двух уровнях: федеральном и локальном. ОАО «РЖД» создает собственные внутренние правила, распространяющиеся на всех участников холдинга на железнодорожном транспорте. К их числу, например, относятся распоряжения ОАО «РЖД»:

— от 30 ноября 2010 г. № 2454р, утвердившее Порядок регулирования отношений в связи с созданием, правовой охраной и использованием объектов авторских и смежных прав в ОАО «РЖД»;

— от 6 мая 2013 г. № 1061р «Об обеспечении правовой охраны исключительных прав ОАО “РЖД” на произведения науки, литературы или

искусства, опубликованные в печати и в сети Интернет»;

— от 2 апреля 2014 г. № 828р, утвердившее Методические рекомендации по определению стоимости договоров, связанных с программно-информационным обеспечением;

— от 1 сентября 2015 г. № 2149р, утвердившее Положение об авторском вознаграждении в ОАО «РЖД» и др.

В указанных локальных актах урегулированы основания и процедура возникновения, осуществления и защиты интеллектуальных прав ОАО «РЖД», а также ее работников, их права и обязанности в механизме правообладания. В данной коммерческой корпорации создано и функционирует специальное структурное подразделение — Управление по вопросам интеллектуальной собственности ОАО «РЖД», которое осуществляет общее руководство и координацию внутриорганизационной деятельности в сфере использования интеллектуальной собственности, в том числе объектов авторских прав.

Использование объектов авторских прав осуществляется в хозяйственной деятельности государственного холдинга на железнодорожном транспорте с учетом специфики их правовой природы как объектов гражданских прав. Так, к особенностям данных объектов относятся, в частности, следующие: во-первых, они являются нематериальными благами, которые имеют тесную связь с имущественным оборотом в отличие от нематериальных благ, предусмотренных ст. 150 ГК РФ; во-вторых, должны иметь внешнюю форму выражения, например, могут быть выражены в форме изображения, звуко- или видеозаписи, в объемно-пространственной форме и пр.; в-третьих, в отличие от средств индивидуализации, например, фирменного наименования или товарного знака, в создание указанных объектов вложен больший интеллектуальный труд; в-четвертых, авторские права распространяются как на обнародованные, так и на необнародованные произведения; в-пятых, для возникновения правовой охраны указанных объектов не требуется их государственная регистрация в Роспатенте. Исключения составляют программы для ЭВМ и базы данных, правообладатели которых могут по своему усмотрению зарегистрировать их в указанном государственном органе. ОАО «РЖД» осуществляет собственный внутренний учет объектов авторского права. Управление по вопросам интеллектуальной собственности ОАО «РЖД» включает их в специальный реестр объектов авторских ОАО «РЖД».

Не предоставляется правовая охрана в качестве объектов авторских прав законам и другим нормативным правовым актам, включая акты локального нормотворчества. Соответственно издаваемые органами управления ОАО «РЖД» локальные нормативные акты объектами авторского права также не являются.

В соответствии с п. 2.6 Порядка регулирования отношений в связи с созданием, правовой охраной и использованием объектов авторских прав

в ОАО «РЖД» авторские права распространяются не только на объект авторского права в целом. Правовой охране подлежит и часть произведения, его название, персонаж произведения, если они не имеют характер самостоятельного объекта как результата творческого труда автора.

Объекты авторского права на железнодорожном транспорте могут создаваться собственными работниками либо третьими лицами по различным гражданско-правовым договорам. Например, они создаются третьими лицами по договору авторского заказа, договору на создание произведения, договору подряда на создание научного произведения, кинофильма, иного аудиовизуального произведения, театрально-зрелищного представления, мультимедийного продукта. Если произведение науки, литературы, искусства создано по заказу и за счет холдинговой компании ОАО «РЖД», например, по договору авторского заказа с автором или по договору на создание произведения, исключительное право на него принадлежит заказчику, т.е. ОАО «РЖД». В этих случаях в текст соответствующих договоров включается специальная оговорка о принадлежности такого права ОАО «РЖД».

В другом случае объекты авторского права могут создаваться работниками ОАО «РЖД» и иными участниками холдинга при исполнении трудовых обязанностей или конкретного задания работодателя. Такие произведения именуются служебными. Служебное произведение может быть создано в соавторстве. Обладателем исключительного права в этом случае как работодатель является ОАО «РЖД». В трудовых договорах с работниками — авторами таких объектов — также делается соответствующая пометка. Кадровым работникам рекомендуется при заключении трудовых договорах с работниками государственного холдинга включать условие о согласии работника признавать исключительное право за работодателем на все объекты авторского права, созданные им в будущем при выполнении трудовых обязанностей или конкретного задания работодателя. Такое положение законно, поскольку основывается на федеральной норме, регламентирующей особенности осуществления интеллектуальных прав на служебные произведения (ст. 1295 ГК РФ). Данная норма в локальном акте носит рекомендательный характер, поскольку, если право авторства принадлежит работнику однозначно в силу закона, то судьба исключительного права, как отмечает федеральный законодатель, может быть решена на основе трудового или гражданско-правового соглашения работника и его работодателя. Естественна в данном вопросе позиция ОАО «РЖД», направленная на защиту собственных внутрикорпоративных интересов. Думается, что отказ ОАО «РЖД» в заключении трудового договора с работником по мотивам его несогласия на ее включение в текст соглашения следует рассматривать как незаконный.

В развитие федеральной нормы, предусмотренной п. 2 ч. 2 ст. 1295 ГК РФ, ОАО «РЖД» закрепляет и иное правило. Если оно в течение трех лет со дня, когда служебное произведение было предоставлено ему в распоряжение, не начнет его использовать либо не передаст исключительное право на него другому лицу или не сообщит автору о сохранении произведения в тайне, исключительное право вновь перейдет к его автору. Вместе с тем ОАО «РЖД» сохраняет за собой право использовать такое произведение способами, обусловленными целью служебного задания, и в вытекающих из задания пределах, а также обнародовать его. Данное право вытекает из положения, предусмотренного п. 3 ст. ст. 1295 ГК РФ, в соответствии с которой, во-первых, право использования служебного произведения определяется на условиях простой лицензии; во-вторых, пределы такого использования определяются на основе соглашения с работником; в-третьих, работнику выплачивается вознаграждение.

В локальных актах ОАО «РЖД» четко закрепляется правовой статус работника в случае создания им объектов авторского права. В них предусмотрены следующие его права как автора служебного произведения: а) право авторства; б) право автора на имя; в) право на вознаграждение за использование служебного произведения; г) право на вознаграждение за передачу исключительного права на произведение другому липу; д) право на вознаграждение в случае принятия ОАО «РЖД» решения о сохранении служебного произведения в тайне; е) иные права.

В частности, вопросам имущественных выплат посвящено Положение об авторском вознаграждении в ОАО «РЖД», которое устанавливает условия, порядок расчета и выплаты авторского вознаграждения за служебный объект интеллектуальной собственности, права на которые принадлежат холдинговой компании. Так, работник имеет право на получение вознаграждения за использование служебного произведения, передачу исключительного права другому лицу или в случае принятия работодателем решения о сохранении служебного произведения в тайне.

В локальных актах на железнодорожном транспорте установлена процедура оформления (перехода) исключительного права на служебное произведение. Так, работник обязан письменно уведомить ОАО «РЖД» о создании служебного произведения, предназначенного для опубликования и распространения, после чего работник подразделения по изобретательству обязан зарегистрировать авторское уведомление о создании служебного произведения в журнале регистрации таких уведомлений в день его поступления. Если служебное произведение создает работник аппарата управления ОАО «РЖД», авторское уведомление подается и регистрируется в Управлении по вопросам интеллектуальной собственности ОАО «РЖД».

Отметим, что в случае выявления в служебном произведении признаков изобретения, полезной модели, промышленного образца или

секрета производства (ноу-хау), подразделение по изобретательству ОАО «РЖД» сообщает автору (авторам) о необходимости оформления патентных и прочих прав в ином порядке, который предусмотрен Положением об изобретательской деятельности в ОАО «РЖД», утвержденным распоряжением АОА «РЖД» от 1 июня 2015 г. № 1380р.

ОАО «РЖД» вправе использовать объекты авторского права, принадлежащие другим лицам, на основании лицензионных договоров. Справедливо отмечается в п. 9.4 Порядка регулирования отношений в связи с созданием, правовой охраной и использованием объектов авторских и смежных прав в ОАО «РЖД» о том, что, выступая в качестве лицензиата, оно вправе использовать авторские произведения только в пределах тех прав и теми способами, которые предусмотрены лицензионным договором. Право использования, прямо не указанное в лицензионном договоре, не считается предоставленным лицензиату.

В целях оповещения о наличии исключительных прав ОАО «РЖД» на указанные объекты, опубликованные в непериодических печатных изданиях и в сети Интернет, ОАО «РЖД» на основании распоряжения ОАО «РЖД» от 6 мая 2013 г. № 1061р размещает в издании или в сети Интернет предупреждение следующего содержания:

> «(С) ОАО “Российские железные дороги”
>
> Настоящая публикация является объектом исключительных прав, принадлежащим ОАО “РЖД”. Полное или частичное воспроизведение и распространение настоящей публикации (в том числе входящих в нее иллюстраций, графиков, таблиц и т.п.) в любой форме, а равно перевод публикации в электронную форму и распространение ее любым способом, без письменного разрешения ОАО “РЖД” запрещается.
>
> Цитирование приведенных в настоящей публикации сведений, их воспроизведение или использование способами, не нарушающими авторские права ОАО “РЖД” и действующее законодательство, допускается лишь при обязательном указании авторских прав ОАО “РЖД”, авторов публикации, ее наименования и источников цитирования.
>
> В случае нарушения авторских прав на настоящую публикацию ОАО “РЖД” оставляет за собой право требовать в установленном порядке возмещения ущерба, выплаты убытков и других мер ответственности, предусмотренных действующим законодательством».

ОАО «РЖД» может выступать в качестве функционального заказчика программно-информационного обеспечения. Функциональный заказчик заключает гражданский договор с исполнителем на выполнение работ либо оказание услуг, детальная регламентация которого осуществляется в Методических рекомендациях по определению стоимости договоров, связанных с программно-информационным обеспечением, утвержденных распоряжением ОАО «РЖД» от 2 апреля 2014 г. № 828р. От имени

функционального заказчика — ОАО «РЖД» может выступать структурное подразделение аппарата управления или филиал, инициирующее выполнение работ (оказание услуг).

По своей юридической природе данный договор является комплексным и специально ГК РФ не предусмотрен, поэтому его регламентация носит системный характер: по нормам гражданского законодательства о подряде, услугах, включая локальный уровень, предусматривающий специфику предмета. Так, предметом договора по программно-информационному обеспечению являются следующие виды работ и услуг: разработка программного обеспечения; передача заказчику — ОАО «РЖД» — прав использования программного обеспечения на основании лицензионного договора; адаптация, внедрение и инсталляция программного обеспечения; модификация программного обеспечения; тиражирование программного обеспечения; информационное наполнение баз данных; разработка нормативно-методической документации; сопровождение информационных систем; обучение; настройка оборудования в области информатизации; инструктаж.

В Методических рекомендациях по определению стоимости договоров, связанных с программно-информационным обеспечением уместно дается дефиниция используемых в договоре понятий, что существенно облегчает его толкование. Например, под программно-информационном обеспечением понимается программа для ЭВМ или база данных, под внедрением понимается процесс первоначальной настройки программного обеспечения под определенные условия использования для ввода в промышленную эксплуатацию на конкретном объекте, а также инструктаж пользователей по работе с программными продуктами, а тиражирование программного обеспечения понимается как распространение ранее внедренного программного продукта на дополнительные объекты внедрения и т.д.

Объекты авторского права, например, программы для ЭВМ, могут входить в состав сложного объекта, создаваемого ОАО «РЖД» в ходе выполнения научно-исследовательских работ в рамках инновационного проекта, под которым на железнодорожном транспорте понимается комплекс работ, услуг, управленческих операций и (или) решений, направленных на создание конкурентоспособных результатов интеллектуальной деятельности, предназначенных для реализации и обеспечивающих получение дохода (прибыли), а также конкурентных преимуществ.

В состав такого результата научно-технической деятельности, кроме программы для ЭВМ, могут входить: изобретения; полезные модели; промышленные образцы; топологии интегральных микросхем; секреты производства (ноу-хау). Участниками совместных инновационных проектов являются участники холдинга и третьи лица, которым могут принадлежать интеллектуальные права на интеллектуальную

собственность, используемую в ходе совместной реализации инновационных проектов.

Таким образом, в холдинге на железнодорожном транспорте порядок создания, оформления и использования объектов авторского права, в том числе в составе совместных инновационных проектов, регулируется в актах локального нормотворчества.

Литература

1. Риверс, Т. Справочник для вещателей о владении, приобретении, освобождении, взыскании и административном управлении прав. — Лондон, 1998.
2. Чупова, И. Д. История авторского права в России XIX века : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. — Москва, 2000.
3. Веселитский, В. В. Развитие отвлеченной лексики в русском литературном языке первой трети XIX века. — Москва : Наука, 1964.
4. Канторович, Я. А. Литературная собственность. С приложением всех постановлений действующего законодательства о литературной, художественной и музыкальной собственности. — Санкт-Петербург, 1895.

References

1. Rivers, T. Spravochnik dlya veshchateley o vladenii, priobretenii, osvobozhdenii, vzyskanii i administrativnom upravlenii prav [Handbook for broadcasters on the possession, acquisition, release, recovery and administration of rights]. — London, 1998.
2. Chupova, I. D. Istoriya avtorskogo prava v Rossii XIX veka [History of copyright in Russia of the XIX century]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk. — Moskva, 2000.
3. Veselitskiy, V. V. Razvitiye otvlechennoy leksiki v russkom literaturnom yazyke pervoy treti XIX veka [The development of abstract vocabulary in the Russian literary language of the first third of the XIX century]. — Moskva : Nauka, 1964.
4. Kantorovich, YA. A. Literaturnaya sobstvennost'. S prilozheniyem vsekh postanovleniy deystvuyushchego zakonodatel'stva o literaturnoy, khudozhestvennoy i muzykal'noy sobstvennosti [Literary ownership. With the appendix of all the provisions of the current legislation on literary, artistic and musical property]. — Sankt-Peterburg, 1895.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.823.4

© Полякова Татьяна Анатольевна
— доктор юридических наук, профессор,
исполняющая обязанности заведующего сектором
информационного права и международной информационной
безопасности Института государства и права Российской академии
наук, заслуженный юрист Российской Федерации
Polyakova_ta@mail.ru

© Химченко Алексей Игоревич
— кандидат юридических наук, соискатель сектора информационного
права и международной информационной безопасности
Института государства и права Российской академии наук
Alekseykhimchenko@yandex.ru

Формирование системы беспилотного транспорта: проблемы реализации государственной политики, обеспечения информационной безопасности и правового регулирования

Аннотация. В статье рассматриваются правовые вопросы, связанные с возрастающим значением применения технологий беспилотных транспортных средств. Анализируются особенности, тенденции и подходы к расширению применения указанных технологий. Проводится анализ международной практики отдельных стран, предпринимающих инициативы по законодательному регулированию отношений, возникающих с участием высокоавтоматизированных и беспилотных транспортных средств и их эксплуатации. Исследуется действующее российской законодательство, программные документы и документы стратегического планирования в сфере правового регулирования технологий беспилотного транспорта. Акцентируется внимание на актуальности проблем обеспечения конфиденциальности персональных данных водителей и пользователей транспортных средств, обеспечения информационной безопасности информационной инфраструктуры беспилотного движения и создаваемых информационных систем, в том

числе безопасности сведений об участниках дорожного движения и динамической обстановки, обеспечения защиты от кибератак. По результатам рассмотрения тенденций и проблем регулирования, а также для решения предстоящих задач в сфере развития технологий беспилотного транспорта формируются рекомендации по вопросам правового регулирования новых технологий беспилотного транспорта.

Исследование выполнено при финансовой поддержке РРФИ, научный проект 18029-16013

Ключевые слова: беспилотный транспорт; правила дорожного движения; интеллектуальная транспортная система; цифровая модель дороги.

© Tatiana An. Polyakova
— Doctor of Law, professor, 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, honorary lawyer of the Russian Federation

© Aleksey Ig. Khimchenko
— Candidate of Law, applicant of the sector
of information law and international information security
of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences,
honorary lawyer of the Russian Federation

Formation of an unmanned transport system: issues of public policy implementation, enforcement of information security and legal regulation

Abstract. The current paper has considered the legal issues connected with the increasing importance of the use of unmanned vehicle technology. There have been analyzed the features, trends and approaches to expand the application of these technologies. There has been made an analysis of the international practice of several countries being initiative to legislatively regulate relations arising with the participation of highly automated and unmanned vehicles and their operation. There has been studied the current Russian legislation, program documents and strategic planning documents in the field of legal regulation of unmanned transport technologies. The current paper has focused on the relevance of the issues of ensuring the confidentiality of personal data of drivers and users of vehicles, enforcing the information security of the information infrastructure of unmanned vehicles and the developing information systems, including the security of information about

traffic users, and ensuring protection against cyber attacks. Based on the study results of regulatory trends and issues, as well as for solving the upcoming tasks in the development of unmanned transport technologies, there have been formed the recommendations on the issues of legal regulation of new unmanned transport technologies.

The study was financially supported by the Russian Federal Property Fund, research project 18029-16013.

Keywords: unmanned transport; Traffic Rules; intelligent transport system; digital model of the road.

Активное применение технологий в транспортной инфраструктуре является фундаментально сформированным трендом развития транспортной отрасли ближайшего времени. Успешное развитие беспилотного транспорта невозможно без создания новой дорожной и информационно-телекоммуникационной инфраструктуры, обеспечивающей беспилотные транспортные средства необходимыми сервисами и информацией.

И в этих условиях особую актуальность приобретает прогнозирование и формирование государственной политики в транспортной сфере на основе исследования вопросов правового урегулирования общественных отношений, связанных с внедрением указанных технологий, в том числе правовых аспектов оборота генерируемого массива данных и обеспечения информационной безопасности.

Об активном развитии таких технологий свидетельствует значительный рост динамики инвестиций и разработок в данной области. По прогнозу банка *UBS*, направление беспилотных автомобилей «Яндекса» к 2030 г. будет оцениваться в 2,6—6,4 млрд долл., как указано в отчете банка, посвященном бизнесу «Яндекса» в сфере автономного транспорта [https://www.rbc.ru/technology_and_media/26/08/2019/5d5ff4439a79472a8e58d4ac (дата обращения: 1 мая 2020 г.)].

При этом есть и менее долгосрочные перспективы. Как сообщает пресс-служба Камского автомобильного завода (ПАО «КАМАЗ»), проведены успешные испытания беспилотных грузовиков в условиях Крайнего Севера, в ходе которых беспилотники преодолели 2,5 тыс. км в сложных природно-климатических условиях Заполярья, продемонстрировали умение передвигаться по заданным маршрутам с высокой точностью, обмениваться информацией через дублируемые системы связи, распознавать препятствия за доли секунды и прогнозировать траекторию движения с учетом актуальной дорожной обстановки [https://rg.ru/2020/04/24/kamaz-ispytal-bespilotnye-gruzoviki-v-arktike.html].

В зависимости от среды функционирования основными отраслевыми категориями беспилотного транспорта являются автомобильная,

судоходная, железнодорожная, воздушная, а в зависимости от сферы обслуживания транспорт общего и личного пользования. Очевидно, что отраслевая специфика имеет решающее значение в векторе правового регулирования.

В настоящее время основной акцент в сфере развития технологий автоматизированного вождения сосредоточен на нескольких ключевых направлениях, в число которых входят пассажирские перевозки в городах и грузовые перевозки по автомагистралям. В ближайшей и среднесрочной перспективе ожидается активное внедрение в практику перевозок беспилотного такси, сопровождаемое расширением применения бизнес-моделей совместного использования транспортных средств в крупных мегаполисах.

Примерами перспективного использования высокоавтоматизированных транспортных средств в городских условиях могут также быть высокоавтоматизированные городские автобусы, высокоавтоматизированные низкоскоростные грузовые транспортные средства городских служб доставки (почта, интернет-торговля), транспортные средства городских коммунальных и оперативных служб.

Преимуществом от внедрения беспилотных транспортных средств может стать возможность коммерческого использования таких технологий в различных областях, в том числе в области страхования, пассажирских перевозок, грузовых перевозок, контроля перемещения и охраны грузов, жилищно-коммунального хозяйства, служб экстренного реагирования.

Формирующийся рынок беспилотных транспортных решений, несомненно, потребует выработки научно обоснованных подходов к формированию системы правового регулирования.

Преобладающим подходом в законодательстве большинства государств в сфере дорожного движения является признание необходимости нахождения в салоне беспилотного автомобиля человека, который в случае экстренной ситуации сможет взять управление транспортным средством под свой контроль. Такой подход основывается на положениях Венской конвенции о дорожном движении 1968 г., ст. 8 которой устанавливает, что каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя, а п. 5 указанной статьи закрепляет требование к водителю «быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством». Кроме того, п. 1 ст. 13 Венской конвенции содержит положение о том, что водитель транспортного средства должен при любых обстоятельствах сохранять контроль над своим транспортным средством, с тем чтобы соблюдать необходимую осторожность и быть всегда в состоянии осуществлять любые маневры, которые ему надлежит выполнить.

Нельзя при этом не отметить актуальность происходящих изменений в сфере транспортных систем для европейского законодателя. Это

подтверждается и резолюцией о внедрении в практику высоко- и полностью автоматизированных транспортных средств в условиях дорожного движения Глобального форума по безопасности дорожного движения Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций, в которой был обозначен ряд рекомендаций для пользователей автоматизированных систем вождения на высоко- и полностью автоматизированных транспортных средствах [URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2018/wp1/ECE-TRANS-WP1-165r.pdf (дата обращения: 1 мая 2020 г.)].

Анализ международной практики показывает, что отдельными государствами предпринимаются определенные инициативы по законодательному регулированию отношений, возникающих с участием высокоавтоматизированных и беспилотных транспортных средств и их эксплуатации.

Так, на Национальной конференции уполномоченных по унификации законодательства США 26—28 октября 2018 г. был разработан проект Акта о высокоавтоматизированных транспортных средствах [URL: http://www.uniformlaws.org/legislation/legislativereports].

В Европейском Союзе ведется разработка дорожной карты по развертыванию в Союзе транспортных средств с высокой степенью автоматизации [Roadmap on highly automated vehicles // GEAR2030. Directorate-general for internal market, industry, entrepreneurship and SMEs of the European Commission: discussion paper. Brussels, 2016]. Ключевыми вопросами дорожной карты GEAR2030 (конкурентоспособный и устойчивый рост автомобильной промышленности Европейского Союза до 2030 г.) являются: адаптация производственной цепи к новым глобальным вызовам; автоматизированные и связанные транспортные средства; торговля, международная гармонизация и глобальная конкурентоспособность.

В Бельгии действует Кодекс практики тестирования беспилотных автомобилей [URL: https://mobilit.belgium.be/sites/default/files/resources/files/code_of_practice_en_2016_09.pdf], содержащий определение понятий «автоматизированное транспортное средство», «полностью автоматизированный автомобиль», а также закрепляющий необходимость того, чтобы полностью автоматизированное транспортное средство имело функциональную возможность возобновить ручное управление в любое время.

Еще с 2017 г. согласно Закону о беспилотных автомобилях Германии [URL: http://robopravo.ru/matierialy_dlia_skachivaniia#ul-id-4-56] автомобилями со значительно или полностью автоматизированной функцией вождения считаются автомобили, имеющие техническое оснащение, которое после активации может управлять автомобилем для выполнения задачи вождения, включая продольное и боковое управление; способно соблюдать правила дорожного движения, относящиеся к

вождению; может быть в любое время вручную перехвачено или деактивировано водителем автомобиля, способно распознавать ситуации, когда управление автомобилем должно осуществляться самим водителем; может визуально, акустически, тактильно или иным образом уведомлять водителя о необходимости взять на себя управление автомобилем с достаточным запасом времени до момента передачи управления, а также сигнализирует об использовании, противоречащем справочному руководству.

В Российской Федерации в настоящее время действующее законодательство в сфере дорожного движения, в частности Правила дорожного движения (утверждены постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090), Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения», Устав автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта не допускают напрямую делегирование функций водителя системам автоматического управления.

Использование информационных технологий в транспортной сфере было предусмотрено еще в Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, согласно которой решение задач по развитию транспортной техники, технологий и информационного обеспечения предполагалось посредством создания Единой информационной среды транспортного комплекса и аналитических информационных систем для поддержки управления развития и регулирования процессов функционирования транспортного комплекса.

В последующем, почти через десять лет распоряжением Правительства РФ от 29 марта 2018 № 535-р был утвержден План мероприятий («дорожная карта») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению «Автонет». Указанный план направлен на развитие и продвижение технологий беспилотного транспорта, сервисных телематических платформ, навигационных технологий, систем содействия водителю, технологий кибербезопасности, систем беспроводной связи нового поколения, технологий в сфере электротранспорта, других автотранспортных средств, использующих альтернативные виды топлива, и связанных с ними сервисов.

Первой попыткой регламентации отношений в сфере использования беспилотных транспортных средств, в том числе затрагивающей вопросы ответственности, является постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств», в котором определяются субъекты возникающих правоотношений с распределением ответственности в случае причинения

вреда жизни и здоровью людей, имущественного ущерба, а также устанавливается проведение с 1 декабря 2018 г. по 1 марта 2022 г. на территориях г. Москвы и Республики Татарстан эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств.

В дальнейшем вопросы беспилотного транспорта нашли свое отражение и в документах стратегического планирования. Так, согласно утвержденной распоряжением Правительства РФ от 28 апреля 2018 г. № 831-р Стратегии развития автомобильной промышленности Российской Федерации на период до 2025 года основными направлениями стимулирования развития инфраструктуры для беспилотного транспорта и интеллектуальных транспортных систем признаются создание автоматизированной подсистемы мониторинга функционирования автомобильного и городского электрического транспорта в рамках автоматизированной системы управления транспортным комплексом; внедрение электронной системы оформления и сопровождения грузовых перевозок (включая введение электронного документооборота); разработка модели информационного взаимодействия транспортных средств, объектов инфраструктуры и пользователей автомобильного и городского электрического транспорта и др.

Кроме того, в целях содействия развитию дорожно-транспортной инфраструктуры, обеспечивающей внедрение беспилотного дорожного движения, а также для выработки государственной политики в данной сфере распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р была утверждена Концепция обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования, в которой впервые для транспортной отрасли появились такие понятия, как «беспилотное транспортное средство», «автоматизированная система вождения», «высокоавтоматизированное транспортное средство», «интеллектуальная транспортная система», «цифровая модель дороги», «транспортные коммуникации» и др.

Предусматривается разработка и внедрение цифровой модели дороги, основанной на достоверных высокоточных пространственных данных о дороге и условиях движения, формирование единой информационно-коммуникационной среды интеллектуальной транспортной системы, основной функций которой должны стать интеллектуальные методы обработки данных из широкого перечня различных источников для последующего использования системами управления.

Высокая технологическая составляющая Концепции позволяет спрогнозировать рост объема данных, генерируемых объектами транспортной системы, и как следствие появление новых правовых проблем, связанных с необходимостью обеспечения конфиденциальности персональных данных пользователей и обеспечения информационной безопасности.

Актуальность указанных вопросов подчеркивает и тот факт, что постановлением от 15 августа 2018 г. № 943 были утверждены Правила взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекты транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве, которыми предусмотрена необходимость взаимодействия субъектов в случае угрозы совершения актов незаконного вмешательства в транспортную инфраструктуру на основе обмена информацией.

Очевидно, что объем данных, генерируемых объектами транспортной системы, будет неизбежно расти, и для решения предстоящих задач в сфере развития технологий беспилотного транспорта особое внимание необходимо уделить вопросам правового регулирования, связанных с ними новых правоотношений и, в частности, таким чувствительным проблемам, как обеспечение конфиденциальности персональных данных водителей и пользователей транспортных средств, обеспечение информационной безопасности информационной инфраструктуры беспилотного движения, а также создаваемых информационных систем, безопасности сведений об участниках дорожного движения и динамической обстановке, обеспечения защиты от кибератак.

Литература

1. Незнамов, А. В. Правила беспилотного вождения: об изменениях Венской конвенции о дорожном движении // Закон. — 2018. — № 1. — С. 175—182.
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. 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. — С. 117—124.
4. Полякова, Т. А. Влияние цифровой экономики на развитие транспортной отрасли и проблемы обеспечения информационной безопасности: правовой аспект // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 1 (29). — С. 82—87.
5. Минбалеев, А. В. Развитие российского законодательства об использовании беспилотного транспорта в условиях цифровой экономики // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 1 (29). — С. 87—92.
6. Юридическая концепция роботизации : монография / Н. В. Антонова [и др.] ; ответственные редакторы Ю. А. Тихомиров, С. Б. Нанба. — Москва : Проспект, 2019.

References

1. Neznamov, A. V. Pravila bespilotnogo vozhdeniya: ob izmeneniyakh Venskoy konventsii o dorozhnom dvizhenii [Rules for unmanned driving: on amendments

to the Vienna Convention on Road Traffic] // Zakon. — 2018. — № 1. — S. 175—182.
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. 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. — S. 117—124.
4. Polyakova, T. A. Vliyaniye tsifrovoy ekonomiki na razvitiye transportnoy otrasli i problemy obespecheniya informatsionnoy bezopasnosti: pravovoy aspekt [The influence of the digital economy on the development of the transport industry and the problems of ensuring information security: the legal aspect] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 1 (29). — S. 82—87.
5. Minbaleyev, A. V. Razvitiye rossiyskogo zakonodatel'stva ob ispol'zovanii bespilotnogo transporta v usloviyakh tsifrovoy ekonomiki [Development of Russian legislation on the use of unmanned vehicles in the digital economy] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 1 (29). — S. 87—92.
6. Yuridicheskaya kontseptsiya robotizatsii [The legal concept of robotization]: monografiya / N. V. Antonova [i dr.] ; otvetstvennyye redaktory YU. A. Tikhomirov, S. B. Nanba. — Moskva : Prospekt, 2019.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 343.34

© Землина Ольга Михайловна
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования, член направления «Транспортная безопасность» — эксперт Научно-экспертного совета Центра исследования проблем безопасности РАН (НЭС ЦИПБ РАН)
Zemlina.O@yandex.ru

© Гадицкий Максим Максимович
— магистрант Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
maks.gaditskiy@bk.ru

Правовая характеристика антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта

Аннотация. В статье рассмотрены некоторые факторы наблюдающегося в настоящее время роста террористической преступности на железнодорожном транспорте, характерного не только для России, но и приобретающего, как показывает практика, всеобщий характер. На основе применения инструментария формально-юридического анализа и системно-правового подхода раскрыты сущностные признаки правовых категорий, находящихся в родовидовой взаимосвязи и зависимости с легализованным в российском праве понятием «транспортная безопасность», в результате чего сформулировано авторское определение «антитеррористической защищенности объекта», являющегося составной частью понятия «транспортная безопасность», ввиду того, что «транспортная безопасность», рассматриваемая в узком смысле слова, характерном для легальной трактовки анализируемого термина, включает в себя, в конечном счете, лишь защищенность объектов транспортной инфраструктуры от преступлений террористического характера и не затрагивает иных противоправных действий, способных оказать негативное воздействие на степень безопасности и, соответственно, эффективности транспортного комплекса и транспортной системы России.

Рассмотрение вопросов правовой регламентации различного рода аспектов обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры приводит авторов к обоснованному выводу об их очевидной пробельности и, отчасти, коллизионности, что детерминирует потребность урегулирования указанных проблем позитивного права России. В статье содержатся определения составных элементов террористической преступности на железнодорожном транспорте; обоснована необходимость совершенствования антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта посредством установления приоритета межведомственного комплексного подхода; предложен ряд мер по устранению террористической угрозы. В частности, предлагается рассматривать антитеррористическую безопасность объектов железнодорожного транспорта в качестве самостоятельного направления уголовной политики государства.

Ключевые слова: транспортная безопасность; антитеррористическая безопасность объектов железнодорожного транспорта; терроризм; противодействие терроризму.

© Olga M. Zemlina
— Candidate of law, docent, associate professor
of the department ‘Transport Law’ of the Law Institute
of the Russian University of Transport, honored worker
of high professional education of the Russian Federation,
member of the direction ‘Transport security’, an expert
of the Scientific-Advisory Section of the Center for Security Studies
of the Russian Academy of Sciences (SAS CSS RAS)

© Maksim M. Gaditsky
— Master’s Degree student of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Legal characteristics of anti-terrorism security of railway transport

Abstract. The current paper has considered some factors of the current increase in terrorism on railway transport, which is characteristic not only for Russia, but also becoming universal. The authors of the current study have used formal legal analysis tools and a systematic and legal approach. The current paper has identified the essential features of legal categories that are in a gender-specific relationship and dependent on the concept of “transport security” legalized in Russian law. As a result, the authors have formulated a definition of “anti-terrorist security of an object” being a part of the concept of

"transport security". They consider that "transport security" is always considered in the narrow sense of the word, characteristic of the legal interpretation of the analyzed term; and it includes only the protection of transport infrastructure from terrorist crimes and does not affect other illegal actions that could have a negative impact on the degree of security and, accordingly, the efficiency of the transport complex and the transport system of Russia. According to the analysis of the issues of legal regulation of various aspects which enforce security of transport the authors have made a reasonable conclusion about their obvious omissionship and, in part, contradiction, which determines the necessity to resolve these problems of positive law in Russia. The current paper contains definitions of the constituent elements of terrorist criminality in railway transport. There has been substantiated the necessity to improve the anti-terrorism security of railway by establishing the priority of an interagency integrated approach. There has been proposed a set of measures to eliminate the terrorist threat. In particular, there has been proposed to consider the anti-terrorism security of railway transport as an independent direction of the state's criminal policy.

Keywords: transport security; anti-terrorism security of railway facilities; terrorism; counteraction to terrorism.

В России проблема терроризма на железнодорожном транспорте возникла в период постперестроечных реформ 1990-х гг., характеризующихся распадом Советского Союза, кризисом транспортного комплекса, сокращением инвестиций, спадом общественного производства, инфляцией, тотальным расстройством финансовой системы. Инновационный курс экономической политики захлестнул транспортную сферу рыночной стихией, захватил и дезорганизовал сферу железнодорожных перевозок.

Ослабление исполнительной власти, нестабильная внутриполитическая обстановка, межнациональные конфликты, религиозный и политический экстремизм затронули и область железнодорожного транспорта, увеличив число преступлений, связанных с перевозкой боеприпасов.

Неблагоприятную обстановку на железнодорожном транспорте также формируют и внутриотраслевые факторы, такие как снижение конкурентоспособности транспортных предприятий, их приватизация и последующая убыточность.

Обоснованно отмечается, что существенные недостатки в организации работы транспорта, опережающие темпы роста пассажиропотока приводят к большим скоплениям людей на территориях станций и вокзалов, что существенно осложняет обстановку и создает угрозу не только транспортной безопасности, но и безопасности на транспорте,

предопределяя возможность возникновения ситуаций, способных повлечь за собой причинение ущерба здоровью граждан [3, стр. 18].

Наряду с другими инфраструктурными отраслями, объекты железнодорожного транспорта обеспечивают жизнедеятельность общества, так как являются одним из ключевых элементов, способствующих достижению экономических, социальных, внешнеполитических целей, реализации национальных интересов Российской Федерации в мировой хозяйственной системе.

Учитывая массовость нахождения граждан на объектах транспортного комплекса, вполне основательным следует признать вывод о том, что транспортная инфраструктура является наиболее вероятным объектом террористического посягательства. Основные формы совершения террористических актов на железнодорожном транспорте осуществляются посредством фанатичных террористов смертников, взрывных устройств, начиненных поражающими элементами, психотропных, отравляющих веществ, биологического оружия [4, стр. 25].

При этом нельзя не согласиться и с умозаключением о том, что выбор именно объектов транспортной системы предопределен, не в последнюю очередь, тем значимым ущербом экологии, который может быть им обусловлен [1, p. 4072].

Расположение объектов железнодорожного транспорта на огромной территории России существенно затрудняет процесс формирования и функционирования эффективной системы защиты железнодорожной инфраструктуры от вмешательств диверсионно-террористического характера.

К специфическим факторам совершения террористических актов на железнодорожном транспорте можно отнести следующее:

— разветвленность инфраструктуры при ограниченном пространстве;

— интенсивность пассажиропотоков;

— доступность посещения станций;

— мобильность передвижения внутри объекта;

— низкая вариативность методов обнаружения взрывчатки, холодного и огнестрельного оружия;

— негативные последствия в виде широкого общественного резонанса.

Все это притягивает террористов к объектам железнодорожного транспорта и возводит их в ранг наиболее вероятных объектов террористических посягательств. Следовательно, антитеррористическая защищенность объектов железнодорожного транспорта должна осуществляться в безотлагательном, приоритетном порядке.

Для того чтобы раскрыть содержание антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта, необходимо определиться с понятиями транспортной безопасности и противодействия терроризму на объектах железнодорожного транспорта.

Определение терроризма содержится в п. 1 ст. 3 Федерального закона «О противодействии терроризму».

Полагаем, следует исходить из той посылки, что терроризм — это идеология насилия, вынуждающая органы государственной власти и местного самоуправления принимать неправомерные решения.

Понятие «объекты транспортной инфраструктуры» содержится в Федеральном законе «О транспортной безопасности». К ним относятся железнодорожные вокзалы и пути, тоннели и эстакады, иные объекты инфраструктуры, обеспечивающие работу транспортного комплекса.

Понятие «объекты железнодорожного транспорта» содержится в ст. 2 Федерального закона «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации».

Понятие «зона транспортной безопасности» содержится в Федеральном законе «О транспортной безопасности». Этим же Законом введено понятие «подразделение транспортной безопасности», необходимое в деятельности сотрудников, осуществляющих досмотр транспортных средств и граждан.

По вопросам транспортной безопасности Минтранс России осуществляет нормативно-правовое регулирование и законотворческую деятельность. Транспортная безопасность характеризуется как состояние защищенности транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры от противоправного вмешательства, чрезвычайных ситуаций и стихийных бедствий, способных привести к авариям и сбоям. При этом вполне основательно отмечается необходимость разграничения понятия «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте, что в условиях пробельности и неоднозначности правового регулирования является задачей актуальной, практически значимой и сложной для решения [5, стр. 28—29].

С каждым годом возрастает роль транспортных коммуникаций в развитии национальной экономики, поэтому транспортная безопасность должна рассматриваться как элемент национальной безопасности Российской Федерации [2, стр. 49].

В п. 1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» содержится понятие транспортной безопасности — это защищенность от незаконного вмешательства, то есть угрожающее безопасной работе транспортного комплекса преступное деяние, повлекшее негативные последствия в отношении граждан или имущества транспортного комплекса.

Федеральный закон «О противодействии терроризму» закрепляет понятие «антитеррористическая защищенность объекта» как состояние защищенности строения, здания, сооружения, места массового скопления людей, создающее препятствие террористическим проявлениям. Место массового скопления людей характеризуется как территория общего пользования внутри или вне населенного пункта; место общего

пользования в здании, строении, сооружении, где одновременно может находиться более 50 человек (п. 6 ст. 3).

Определение «антитеррористическая защищенность объекта» было закреплено в Федеральном законе от 23 июля 2013 г. № 208-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам антитеррористической защищенности объектов».

На наш взгляд, не стоит определять понятие «антитеррористическая защищенность объекта» через состояние защищенности. С точки зрения юриспруденции было верным раскрыть сущность «защищенности».

Представляется, что антитеррористическая защищенность объекта — это такое состояние здания, строения, сооружения, при котором безопасность его функционирования обеспечена посредством применения режимных и технических мер, способствующих предотвращению террористической активности.

Интересно определение, согласно которому обеспечение антитеррористической защищенности представлено как реализация мер государственного реагирования на террористические угрозы стратегическому объекту; режимных, охранных, технических иных мер, принимаемых на стратегическом объекте в антитеррористических целях.

По нашему мнению, антитеррористическая защищенность объекта — это такое состояние строений, зданий, сооружений иных мест массового скопления людей, при котором угроза совершения террористических актов минимизирована посредством внедрения режимных, организационных, охранных, технических и иных мер защиты.

Понятия «антитеррористическая защищенность транспортных объектов» и «транспортная безопасность» сходны по своему содержанию. Полагаем, что понятие «антитеррористическая защищенность транспортных объектов» — составная часть понятия «транспортная безопасность», так как «транспортная безопасность» включает в себя защищенность объектов транспортной инфраструктуры от преступлений террористического характера и не затрагивает других противоправных действий.

Исходя из изложенного, считаем, что антитеррористическую защищенность объектов железнодорожного транспорта можно охарактеризовать как состояние инженерно-технологического комплекса (железнодорожные пути и подвижной состав, железнодорожные вокзалы и станции, здания и сооружения с оборудованием и устройствами), при котором минимизированы угрозы совершения террористических актов посредством внедрения режимных, организационных, охранных, технических и иных мер защиты.

Меры предупреждения террористических проявлений на объектах железнодорожного транспорта лежат в основе противодействия терроризму (ст. 2 Федерального закона «О противодействии терроризму»).

В соответствии п. «а» ч. 4 ст. 3 Федерального закона «О противодействии терроризму» противодействие терроризму представляет собой деятельность органов местного самоуправления и государственной власти, физических и юридических лиц по предупреждению террористических проявлений, выявлению и нейтрализации причин и условий их совершения.

Применение предупредительных мер предполагает решение ряда задач:

— разработать и провести профилактические мероприятия по противодействию актам терроризма на объектах железнодорожного транспорта;

— выработать и ввести в действие типовые требования безопасности;

— скоординировать работу органов государственной власти, органов, руководящих объектами транспортной инфраструктуры, с общественными организациями и гражданами.

К антитеррористическим мерам на объектах железнодорожного транспорта относят:

— организационные (разработка и реализация плана безопасности объекта железнодорожного транспорта, сбор полных и достоверных сведений для категорирования, проведение оценки уязвимости конкретного транспортного узла, составление и утверждение организационных документов);

— режимные (регламентация работы с документами и сведениями, содержащими результаты оценки уязвимости объектов железнодорожного транспорта; контроль пропускного и внутреннего режима объекта железнодорожного транспорта);

— кадровые (на высоком уровне формирование подразделений безопасности на железнодорожном транспорте; обеспечение их подготовки и аттестации);

— инженерно-технические (укомплектование объекта железнодорожного транспорта инженерными системами безопасности, устройствами, препятствующими несанкционированному доступу, системами слежения и наблюдения);

— охранные (проверка документов, проведение досмотров, выявление нарушителей).

Поскольку угроза проявлений терроризма на объектах железнодорожного транспорта постоянно сохраняется, необходимо усовершенствовать нормативно- правовую базу путем:

— регламентации антитеррористической паспортизации объекта;

— уточнения критериев террористической уязвимости объекта;

— разработки планов обеспечения безопасности;

— уточнения порядка проведения совместных тактико-специальных учений заинтересованных органов и служб;

— внедрения системы распознавания лиц в пассажиропотоке.

Методы обеспечения антитеррористической безопасности на объектах железнодорожного транспорта содержатся в национальном законодательстве. Следовательно, мерой предупреждения террористических актов на объектах железнодорожного транспорта является, прежде всего, совершенствование национального законодательства по следующим направлениям:

— развитие организационных основ противодействия терроризму;

— устранение противоречий между национальным и международным законодательством;

— совместное ведение оперативно-розыскной деятельности и иной правоохранительной деятельности;

— противодействие финансированию терроризма.

Начать совершенствование национального законодательства предлагаем по следующей схеме:

— взять на вооружение международную практику;

— наладить национальное межведомственное сотрудничество;

— усилить меры безопасности;

— привлекать к сотрудничеству пассажиров;

— вести исследования и разработки в области безопасности.

Мероприятия по предупреждению «железнодорожного» терроризма должны проходить в соответствии требованиями нормативных актов, регулирующих борьбу с преступлениями террористического характера.

Большое значение имеет принятие ведомственных документов по профилактике преступлений антитеррористической направленности, что позволяет считать профилактические меры неотъемлемой частью деятельности правоохранительных структур государства.

Реализация межведомственных договоренностей позволит сделать совместные мероприятия и нормативные документы эффективным механизмом скоординированной деятельности.

В нормативно-правовом и организационно-управленческом плане действующее законодательство способствует решению ряда задач:

— организация системы государственного управления антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта;

— налаживание взаимодействия между органами государственной власти и субъектами железнодорожной инфраструктуры;

— формирование кадрового состава служб безопасности объекта транспортной инфраструктуры;

— техническое оснащение транспортного узла, принятие организационных, режимных, инженерно-технических и иных охранных мер;

— информационно-аналитическое обеспечение антитеррористической деятельности на объектах железнодорожного транспорта.

Еще одним важным условием, повышающим эффективность противодействия актам терроризма на железнодорожном транспорте, является выработка общегосударственной комплексной программы, содержащей не только правоохранительный, но и политический, экономический, социальный, пропагандистский, идеологический, информационный и иные аспекты устранения условий, способствующих террористической активности.

Эффективность борьбы с терроризмом на объектах железнодорожного транспорта во многом определяется уровнем их правового обеспечения. Таким образом, необходимость совершенствования антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта предопределяет приоритет межведомственного комплексного превентивного подхода и возможность рассмотрения антитеррористической безопасности объектов железнодорожного транспорта в качестве самостоятельного направления уголовной политики государства.

Литература

1. Bagreeva, E. G. Environmental Safety Conditions in the Transport Sector by Improving the Culture of Lawmaking / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — T. 28. — № 107. — P. 4071—4076.
2. Гирько, С. И. О научном обеспечении деятельности органов внутренних дел на транспорте в сфере обеспечения транспортной безопасности // Терроризм и безопасность на транспорте : сборник материалов VI междунар. науч.-практ. конф. — Москва, 2007.
3. Землин, А. И. Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности : монография / под общей редакцией А. И. Землина ; предисловие Н. А. Духно. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2018.
4. Землин, А. И. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры : монография / А. И. Землин, И. В. Холиков, А. А. Мельникова. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2019.
5. Корякин, В. М. О соотношении понятия «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 11. — С. 26—32.

References

1. Bagreeva, E. G. Environmental Safety Conditions in the Transport Sector by Improving the Culture of Lawmaking / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — T. 28. — № 107. — P. 4071—4076.
2. Gir'ko, S. I. O nauchnom obespechenii deyatel'nosti organov vnutrennikh del na transporte v sfere obespecheniya transportnoy bezopasnosti [On the scientific support of the activities of internal affairs bodies in transport in the field of transport security] // Terrorizm i bezopasnost' na transporte : sbornik materialov VI mezhdunar. nauch.-prakt. konf. — Moskva, 2007.
3. Zemlin, A. I. Pravovyye problemy obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Legal problems of ensuring transport security]: monografiya / pod obshchey redaktsiyey A. I. Zemlina ; predisloviye N. A. Dukhno. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2018.

4. Zemlin, A. I. Aktual'nyye problemy pravovogo obespecheniya bezopasnosti transportnoy infrastruktury [Actual problems of legal security of transport infrastructure]: monografiya / A. I. Zemlin, I. V. Kholikov, A. A. Mel'nikova. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2019.
5. Koryakin, V. M. O sootnoshenii ponyatiya «transportnaya bezopasnost'» so smezhnymi ponyatiyami v oblasti bezopasnosti na transporte [On the correlation of the concept of “transport security” with related concepts in the field of transport security] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 11. — S. 26—32.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 347.463:656.61

© Ильин Владимир Алексеевич
— главный специалист Отдела обеспечения транспортной безопасности Управления обеспечения безопасности
ФГУП «Росморпорт»
kokso@mail.com

Сравнительный анализ изменений, внесенных в Федеральный закон «О транспортной безопасности» в части, касающейся морского транспорта

Аннотация. Статья посвящена анализу изменений нормативной правовой основы обеспечения транспортной безопасности применительно к морскому транспорту. На основе применения методологии правового анализа с использованием достижений транспортно-правовой науки представлены некоторые результаты критического осмысления новаций законодательства о транспортной безопасности и возможных их последствий для морского транспорта. Побудительным мотивом написания статьи стало то обстоятельство, что в августе 2019 г. был принят Федеральный закон № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О транспортной безопасности” и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности», что обусловило необходимость корректировки организации работы субъектов транспортной инфраструктуры по обеспечению безопасности эксплуатируемых объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств всех видов транспорта. Указанным Федеральным законом внесены значительные изменения, например, в части основных понятий, отмены категорирования, оценки уязвимости, требований по транспортной безопасности, планирования и реализация мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, прав и обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры, подготовки и аттестации сил обеспечения транспортной безопасности и т.д. Вместе с тем после вступления с 30 января 2020 г. в силу отдельных положений Федерального закона «О транспортной безопасности» неопределенным для субъектов транспортной инфраструктуры (перевозчиков) на морском транспорте остается вопрос выполнения требований по обеспечению транспортной безопасности ввиду отсутствия подзаконных нормативных

правовых актов, учитывающих внесенные в законодательство изменения. В связи с этим, учитывая существующее отставание подзаконного регулирования, в данной статье даны разъяснения по основным положениям внесенных изменений, касающихся морского транспорта. Проводится анализ их влияния на выполнение требований законодательства в области обеспечения транспортной безопасности, по результатам которого формируются соответствующие выводы. На основе формально-юридического анализа положений Федерального закона «О транспортной безопасности» с учетом внесенных изменений в статье рассматриваются проблемные вопросы, связанные с распространением требований, установленных новой редакцией норм указанного акта, практически на все суда, используемые в целях торгового мореплавания.

Ключевые слова: морской транспорт; транспортная безопасность; объекты транспортной инфраструктуры; транспортные средства, паспорт обеспечения транспортной безопасности.

© Vladimir Al. Iliin
— chief specialist of the Transport Security Support Devision
of the Security Management Department of FSUE ‘Rosmorport’
kokso@mail.com

Comparative analysis of amendments in the Federal Law “On Transport Security” with regard to maritime transport

Abstract. The current paper has presented the analysis of amendments in the regulatory legal framework for enforcing transport security with regard to maritime transport. Due to the applied methodology of legal analysis using the achievements of transport and legal science, there have been considered a critical understanding of the innovations in the legislation on transport security and their possible consequences for maritime transport. The incentive to write the current paper was the issued in August 2019 Federal Law No. 270-ФЗ “On Amendments in the Federal Law “On Transport Security” and Certain Legislative Acts of the Russian Federation on Providing Transport Security”. The law necessitated adjustments to the organization of work of transport infrastructure entities to enforce security of operating transport infrastructure facilities and vehicles of all modes of transport. The aforementioned Federal Law has made significant changes, for example, in the basic concepts, cancellation of categorization, vulnerability assessment, transport security requirements, planning and implementation of measures to ensure transport security, rights and obligations of transport infrastructure entities, training and

certification of transport security staff, etc. At the same time, after coming into force of certain provisions of the Federal Law “On Transport Security” on January 30, 2020, the issue of fulfilling transport security requirements has still remained unclear for transport infrastructure entities (carriers) in maritime transport because of absence of by-laws and regulations that take into account the amendments in legislation. In this regard, taking into consideration the existing lag of by-laws, the current paper has explained the main provisions of the amendments with regard to maritime transport. There has been conducted the analysis of their effect on implementation of the requirements of the legislation in enforcing transport security, and has been made corresponding conclusions. According to the formal legal analysis of the provisions of the Federal Law “On Transport Security”, taking into account the amendments, the current paper has considered the problematic issues related to the extension of the requirements established by the new version of the norms of this act to almost all vessels used for merchant shipping.

Keywords: maritime transport; transport security/safety; objects of transport infrastructure; vehicles; passport of transport security enforcement.

Как основательно отмечают специалисты и свидетельствуют результаты анализа практики, степень эффективности применения норм Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности», а также мера их совершенства, равно как и результаты их оптимизации, проявляющиеся, в первую очередь, в степени их унификации, непосредственно и прямо зависит от своевременности и полноты административно-правового регулирования (контроля и надзора) со стороны государства, в первую очередь — со стороны компетентных органов и организаций, как организующих, так и непосредственно осуществляющих деятельность по обеспечению безопасности объектов транспортной инфраструктуры [1, стр. 38].

Очевидно, следует согласиться с данным утверждением и сделать вывод о том, что принятие Федерального закона от 2 августа 2019 г. № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О транспортной безопасности” и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» (далее — Закон) оказалось не только событием ожидаемым, но и долгожданным, которое, несомненно, окажет существенное позитивное влияние на организацию работы по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств морского транспорта.

Наиболее интересным и новаторским изменением законодательства, внесенным Законом, стало, по нашему мнению, то, что в новой редакции Федерального закона «О транспортной безопасности» отменяется отнесение транспортных средств к определенной категории, а также

обязательность оценки их уязвимости, планирования и реализации мероприятий по обеспечению транспортной безопасности.

Анализируя возможные последствия и вероятные результаты отмены категорирования транспортных средств, следует, по нашему мнению, принять во внимание утверждение ряда авторов о том, что для обеспечения максимально возможной безопасности объектов транспортного комплекса также необходима процедура категорирования, целью которой является разделение объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, в зависимости от степени уязвимости, к определенным угрозам. Отмечается, что это также необходимо для обеспечения эффективной защиты, ограничения негативных последствий в случае возникновения угрозы и их устранения [2, стр. 35—37; 4, стр. 39—41].

В связи с этим окончательный вывод о целесообразности отмены категорирования транспортных средств, а также ее эффективности, можно будет сделать только после практической реализации новых требований по транспортной безопасности.

В соответствии с новой редакцией Федерального закона «О транспортной безопасности» вместо планов обеспечения транспортной безопасности транспортного средства субъект транспортной инфраструктуры должен разрабатывать и утверждать паспорта обеспечения транспортной безопасности транспортного средства, типовые формы которых будут установлены в порядке, утверждаемом Правительством РФ. При этом Закон определяет, что паспорт обеспечения транспортной безопасности транспортного средства должен содержать меры, принимаемые субъектом транспортной инфраструктуры в целях выполнения соответствующих требований, предусмотренных законодательством о транспортной безопасности, а также устанавливает срок его разработки и утверждения.

В соответствии с указанной нормой Закона разработке паспорта транспортной безопасности предшествует обследование транспортных средств субъектом транспортной инфраструктуры, а также исследование мер, принятых с целью противодействия угрозам совершения актов незаконного вмешательства, в том числе имеющих террористическую направленность, учитывая требования законодательства в области обеспечения транспортной безопасности. Результаты указанных мероприятий будут являться приложением к паспорту обеспечения транспортной безопасности.

Законом также определено, что утвержденный субъектом транспортной инфраструктуры паспорт обеспечения транспортной безопасности направляется в компетентный орган в области обеспечения транспортной безопасности соответствующего вида транспорта в двух экземплярах. Компетентный орган установленным порядком в течение

определенного времени возвращает первый экземпляр паспорта с отметкой о получении субъекту транспортной инфраструктуры.

При определении указанного порядка и процедур особо выделяются такие транспортные средства, как ледокольные суда, которые применяются для проводки судов по морским маршрутам, и конвенционные суда. В отношении указанных транспортных средств применяются правила торгового мореплавания и требования по защите судов и портовых сооружений, установленные международными договорами РФ. В частности, в отношении этих судов и ледоколов сохраняются процедуры проведения оценки уязвимости (оценки охраны морского судна) и разработки плана обеспечения транспортной безопасности (плана охраны морского судна).

Необходимо отметить, что флот на морском транспорте предназначен не только для перевозки пассажиров и коммерческих грузов, в том числе повышенной опасности. Также существуют суда, которые используются для обеспечения дноуглубительных и навигационно-гидрографических работ, буксировки и ледокольной проводки судов, оказания лоцманских, экологических и иных услуг в морских портах.

Однако практически все эти суда, так как они используются в целях торгового мореплавания, согласно формулировке подп. «г» п. 11 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» являются транспортные средства, для которых требования законодательства по обеспечению транспортной безопасности являются обязательными.

Согласно ст. 2 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) при определении торгового мореплавания используется методика системно-функционального анализа, т.е. в интересах типологизации субъектов деятельности в соответствующей сфере (торгового мореплавания) применяется подход, когда за основу берутся те функции, которые указанный субъект осуществляет. В данном случае принято расширительное толкование указанных функций, в результате чего при определении круга субъектов торгового мореплавания в их число включены субъекты, реализующие функции, связанные не только с эксплуатацией судов для транспортировки грузов, пассажиров и их багажа, но также и с целью рыболовства, морских ресурсных исследований неживых ресурсов морского дна, лоцманских и ледокольных проводок, операций, связанных с поиском и спасанием людей, а также буксирных операций, подъема и удаления имущества, затонувшего в пределах внутренних морских вод и территориального моря, гидротехнических и подводно-технических работ, санитарно-карантинного контроля, защиты и сохранения морской среды и природных ресурсов, научной деятельности в море, осуществления учебных, спортивных и культурных мероприятий, а также других целей.

Такая формулировка КТМ РФ позволяет расширительно толковать понятие «транспортное средство морского транспорта» в целях исполнения законодательства о транспортной безопасности.

При этом в новой редакции Федерального закона «О транспортной безопасности» из категории транспортных средств морского транспорта исключены суда, используемые для санитарного, карантинного и других видов контроля, как ранее были выведены из сферы действия законодательства о транспортной безопасности прогулочные и спортивные парусные суда.

Для сравнения, на внутренних водных путях согласно подп. «д» п. 11 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» к транспортным средствам относятся только суда, используемые для перевозки пассажиров и (или) для перевозки опасных грузов.

Таким образом, складывается ситуация, когда требования по транспортной безопасности распространяются на суда портового флота исключительно морского транспорта, а на аналогичные по назначению суда внутреннего водного транспорта — нет.

В связи с изложенным очевидно, что распространение требований Федерального закона «О транспортной безопасности» практически на все суда, используемые в целях торгового мореплавания, представляется избыточным.

Законом также установлено, что требования по обеспечению транспортной безопасности для транспортных средств являются обязательными для исполнения иностранными перевозчиками, осуществляющими каботажные перевозки в пределах Российской Федерации, а также международные перевозки в/из Российской Федерации и через ее территорию, с учетом положений международных договоров РФ.

Изменения, которые внесены в Федеральный закон «О транспортной безопасности», касающейся обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры (далее — ОТИ), не столь радикальны.

Прежде всего, Законом предусматриваются общие требования, устанавливаемые Правительством РФ, по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, учитывающие уровни безопасности для различных категорий ОТИ, а также для ОТИ, не подлежащих категорированию.

В отношении не подлежащих категорированию ОТИ вводятся процедуры, аналогичные процедурам, установленным для транспортных средств, а именно, разработка и утверждение паспорта обеспечения транспортной безопасности на основании обследования и изучения реализуемых мер от угроз совершения актов незаконного вмешательства.

Устанавливается единый реестр категорированных и не подлежащих категорированию ОТИ и транспортных средств.

В отдельную группу ОТИ Законом выделены объекты капитального строительства (здания, строения, сооружения) федеральных органов исполнительной власти в сфере транспорта (их территориальных органов и подведомственных организаций), которые обеспечивают управление и функционирование транспортного комплекса, а также объекты систем, обеспечивающих связь, навигацию и управление движением транспортных средств. Указанные объекты определяются Минтрансом России по согласованию с ФСБ России и МВД России.

Результаты проведенной оценки уязвимости конвенционных судов и ледоколов утверждаются субъектами транспортной инфраструктуры.

Незначительные изменения и дополнения внесены Законом в положения о досмотре и идентификации предметов и веществ, запрещенных к перемещению в зону транспортной безопасности ОТИ.

Уточнены и конкретизированы положения об использовании подразделениями транспортной безопасности служебного оружия и специальных средств.

Законом продлевается срок, установленный для завершения обязательной сертификации технических средств обеспечения транспортной безопасности до 1 января 2022 г.

Закон вступил в силу со дня его официального опубликования, за исключением положений, для которых установлен иной срок вступления их в силу. Очевидно, что до вступления в силу подзаконных нормативных правовых актов, регламентирующих и конкретизирующих внесенные в законодательство о транспортной безопасности изменения, субъекты транспортной инфраструктуры обязаны продолжать реализацию мер, которые содержатся в ранее утвержденных компетентными органами планах обеспечения транспортной безопасности.

После вступления в силу отдельных положений Закона у субъектов транспортной инфраструктуры морского транспорта может возникнуть ряд проблемных вопросов.

1. До утверждения соответствующими нормативными и правовыми актами требований по обеспечению транспортной безопасности транспортных средств, не подлежащих категорированию, а также порядков разработки паспорта транспортных средств морского транспорта и плана охраны морского судна не представляется возможной реализация комплекса мер по обеспечению транспортной безопасности приобретенных новых судов и судов, используемых на ином законном основании.

2. Исключается возможность корректировки (при необходимости) ранее утвержденных планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств.

3. Имеется неопределенность по вопросу реагирования на предписания органов государственного контроля (надзора), включая рекомендации о

разработке и утверждении планов обеспечения транспортной безопасности транспортных средств.

В связи с тем, что подобного рода проблемные вопросы возникли на автомобильном транспорте, на официальном сайте Росавтодора размещены разъяснения Минтрансом России отдельных норм законодательства РФ по транспортной безопасности (письмо от 20 января 2020 г. № Д11/937-ис). Согласно указанным разъяснениям до вступления в силу устанавливаемых Правительством РФ новых требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта следует руководствоваться требованиями, утвержденными постановлением Правительства РФ от 14 сентября 2016 г. № 924, и представлять для получения специальных разрешений на перевозку опасных грузов, уведомление о присвоении категории и включении транспортного средства, осуществляющего перевозки опасных грузов, в Реестр категорированных объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, а также утвержденный план обеспечения транспортной безопасности транспортного средства.

Опираясь на указанные разъяснения в переходный период, представляется целесообразным субъектам транспортной инфраструктуры морского транспорта продолжать исполнение действующих нормативных правовых актов в области обеспечения транспортной безопасности, в том числе требований, утвержденных постановлением Правительства РФ от 16 июля 2016 г. № 678.

Очевидно, что 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 [1, стр. 37]. Значимость указанного обстоятельства особо подчеркивается применительно к вопросам организации противодействия терроризму на транспорте и обеспечения антитеррористической безопасности объектов транспортной инфраструктуры [3, стр. 87], а также обеспечения экологических катастроф на море с участием транспортных средств [6, p. 4072].

Также специалистами в сфере транспортного права небезосновательно отмечается, что подзаконные нормативные акты в области безопасности, с одной стороны, детализируют положения федеральных законов и принимаются на их основе, с другой стороны, в ряде случаев — содержат фундаментальные концептуальные положения, например, в области функционирования транспортной системы государства, безопасности и пр. [7, стр. 106].

С учетом изложенного, однозначно определить эффективность внесенных указанным законом поправок и оценить их влияние на состояние дел в сфере обеспечения транспортной безопасности, включая снижение или увеличение финансовой нагрузки на субъекты транспортной инфраструктуры, в настоящее время представляется преждевременным, так как изменения обусловливают необходимость серьезной корректировки имеющихся и подготовки новых подзаконных нормативных правовых актов, что на значительное время отодвигает сроки их реализации.

Таким образом, можно сделать вывод, что основная работа по реализации положений Федерального закона «О транспортной безопасности» в новой редакции предстоит компетентным органам и должностным лицам в следующем году, а ее объем и сложность во многом будут зависеть от качества принимаемых подзаконных нормативных правовых актов.

Литература

1. Афанасьева, О. Р. Административно-правовое регулирование транспортной безопасности // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33) — С. 31—38.
2. Духно, Н. А. Федеральный закон «О транспортной безопасности» и его совершенствование / Н. А. Духно, Ф. П. Васильев // Вестник Юридического института МИИТ. — 2015. — № 4 (12). — С. 34—39.
3. Землин, А. И. Противодействие терроризму. Организационно-правовое обеспечение на транспорте : учебное пособие для бакалавриата, специалитета и магистратуры / А. И. Землин, В. В. Козлов. Москва : Издательство «Юрайт», 2019.
4. Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности: монография / Н. А. Духно [и др.] ; под общей редакцией А. И. Землина. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2018.
5. Транспортное право: общая часть / под редакцией Н. А. Духно, А. И. Землина. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2017.
6. Bagreeva, E. G. Environmental Safety Conditions in the Transport Sector by Improving the Culture of Lawmaking / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — T. 28. — № 107. — P. 4071—4076.

References

1. Afanas'yeva, O. R. Administrativno-pravovoye regulirovaniye transportnoy bezopasnosti [Administrative and legal regulation of transport security] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 1(33) — S. 31—38.

2. Dukhno, N. A. Federal'nyy zakon «O transportnoy bezopasnosti» i yego sovershenstvovaniye [Federal Law “On Transport Security” and its improvement] / N. A. Dukhno, F. P. Vasil'yev // Vestnik Yuridicheskogo instituta MIIT. — 2015. — № 4 (12). — S. 34—39.
3. Zemlin, A. I. Protivodeystviye terrorizmu. Organizatsionno-pravovoye obespecheniye na transporte [Counter-terrorism. Organizational and legal support in transport]: uchebnoye posobiye dlya bakalavriata, spetsialiteta i magistratury / A. I. Zemlin, V. V. Kozlov. Moskva : Izdatel'stvo «Yurayt», 2019.
4. Pravovyye problemy obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Legal problems of ensuring transport safety]: monografiya / N. A. Dukhno [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey A. I. Zemlina. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2018.
5. Transportnoye pravo: obshchaya chast' [Transport law: general part]/ pod redaktsiyey N. A. Dukhno, A. I. Zemlina. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2017.
6. Bagreeva, E. G. Environmental Safety Conditions in the Transport Sector by Improving the Culture of Lawmaking / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. Kh. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — T. 28. — № 107. — P. 4071—4076.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 351.811.12

© Махарадзе Дато Ревазович
— старший государственный инспектор
Управления государственного автомобильного
и дорожного надзора Ространснадзора
dmdato@gmail.com

Результаты применения Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 246-ФЗ в деятельности Управления государственного автомобильного и дорожного надзора

Аннотация. В результате анализа внесения ряда существенных изменений в Федеральный закон «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля» в статье исследованы результаты ослабления контрольного воздействия на юридических и лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства, изменений сложившегося способа взаимодействия контрольно-надзорного органа с хозяйствующими субъектами путем введения каникул для субъектов малого и среднего предпринимательства и перехода к риск-ориентированному подходу в государственном контроле. В статье анализируется практика формирования реестра проверок с учетом уровня риска хозяйствующего субъекта, внедрения информационных систем транспортного контроля, основанных на методе риск-ориентированного подхода и позволяющих проводить дистанционный мониторинг субъектов, осуществлять бесконтактное взаимодействие с субъектами и принимать решения о мерах надзорного реагирования. На основе применения методик системно-правового анализа осмыслены результаты проведенных Ространснадзором плановых проверок и оценены статистические данные о привлечении к административной ответственности лиц в период с 2015 г. Также рассмотрена эффективность такой формы контрольно-надзорной деятельности, как плановые (рейдовые) осмотры транспортных средств, которые проводятся без взаимодействия с хозяйствующими субъектами. По результатам

исследования определены направления дальнейшей научной проработки проблемы.

Ключевые слова: контрольно-надзорная деятельность; надзорные каникулы; риск-ориентированный подход; автомобильный транспорт; дорожное хозяйство.

© Dato R. Makharadze
— senior state inspector of the Department of State Automobile and Road Supervision of the Rostransnadzor

The application results of the July 13, 2015 No. 246-ФЗ Federal Law in the Department of State Automobile and Road Supervision

Abstract. The current paper has analyzed the introduction of a number of significant amendments to the Federal Law “On the Protection of the Rights of Legal Entities and Individual Entrepreneurs in the Implementation of State Control (Supervision) and Municipal Control”. The authors have studied the results of the weakening of the control impact on legal entities and entrepreneurs in the field of automobile transport and road economy. The paper has analyzed the changes in the existing way of interaction of the control and supervisory authority with economy entities by introducing holidays for small and medium-sized businesses and the transition to a risk-based approach in state control. The paper has considered the practice of creating a checklist taking into account the risk level of an economic entity, introducing transport control information systems based on the risk-based approach method and allowing remote monitoring of entities, contactless interaction with entities, and making decisions on supervisory response measures. Based on the application of systematic legal analysis methods, there have been studied the results of the planned inspections conducted by the Rostransnadzor. There has been estimated the statistical data on holding persons administratively liable since 2015. There has been also considered the efficiency of such a form of control and supervision activity as planned (raid) inspections of vehicles, which are carried out without interaction with economic entities. According to the study results there have been determined the directions of further study of the issue.

Keywords: control and supervision activity; supervised holidays; risk oriented approach; automobile transport; road economy.

Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 246-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении

государственного контроля (надзора) и муниципального контроля”» внесен целый ряд поправок, оказавших кардинальное влияние на контрольно-надзорную деятельность, существенно изменивших систему контроля, устоявшиеся и апробированные практикой методы взаимодействия с поднадзорными субъектами, что повлекло за собой ослабление контрольного воздействия на юридических лиц, осуществляющих предпринимательскую деятельность в сфере автомобильного транспорта и дорожного хозяйства. К указанным изменениям, без сомнения, относится, в первую очередь, введение так называемых надзорных каникул для субъектов малого и среднего предпринимательства и переход к риск-ориентированному подходу в государственном контроле. Указанный метод организации и осуществления контроля предназначен для оптимального использования трудовых, материальных и финансовых ресурсов надзорных органов, повышения качества администрирования выявленных правонарушений, а также для снижения издержек добросовестных представителей предпринимательского сообщества. При этом чрезвычайно важным является соблюдение баланса между снижением административной нагрузки на добросовестных представителей предпринимательского сообщества, участвующих в транспортных правоотношениях, и созданием возможностей для бизнеса, с одной стороны, и обеспечением условий, необходимых для эффективного и бесперебойного функционирования элементов транспортного комплекса, обеспечения транспортной безопасности, недопущения неблагоприятных последствий от нарушений порядка и правил эксплуатации транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, — с другой. Выбор различных вариантов соотношения свободы предпринимательской деятельности на транспорте и государственного регулирования указанных отношений средствами контроля и надзора, как показывают результаты историко-правового анализа, всегда был краеугольным камнем определения средств правового регулирования транспортных отношений.

Анализ нового варианта применения контрольно-надзорного механизма на транспорте дает возможность утверждать, что внедрение нового подхода, с учетом предоставленных субъектам малого и среднего предпринимательства надзорных каникул, позволяет устранить практику формирования реестра проверок без учета уровня риска.

С 2014 г. по настоящее время количество плановых проверок поднадзорных субъектов снизилось практически в семь раз, в абсолютном показателе снижение составило практически 30 тыс. проверок. Ежегодно происходит значительное снижение количества плановых проверок. В частности, на 2020 г. с учетом риск-ориентированного подхода запланировано 2530 проверок субъектов бизнеса (табл. 1).

Таблица 1

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	2020 (запланировано)
Количество плановых проверок	32 182	15 358	13 748	9747	5389	2530 (21 722) (с учетом лицензионных проверок)
Количество проверок с учетом риск-ориентированного подхода	0	0	0	0	5389	2530
Привлечено к административной ответственности должностных лиц	17 901	24 095	27 967	31 878	28 565*	
Привлечено к административной ответственности юридических лиц	6885	12 942	19 495	26 131	21 263*	
Привлечено к административной ответственности индивидуальных предпринимателей	16 935	16 481	16 353	20 738	16 936*	

* расчетный показатель.

Ввиду кардинального сокращения проводимых Ространснадзором плановых проверок получили ускорение процессы внедрения информационных систем транспортного контроля, основанных на методе риск-ориентированного подхода и позволяющих проводить дистанционный мониторинг субъектов, осуществлять бесконтактное взаимодействие с субъектами и принимать решения о мерах надзорного реагирования. Данные системы предусматривают сбор большого объема информации, которая учитывается при присвоении перевозчику категории риска.

Внедрение риск-ориентированного метода контроля (надзора) снижает уровень административного давления только на добросовестных участников транспортного процесса. Вместе с тем сокращение количества плановых проверок не говорит о снижении уровня контроля в целом, а лишь подразумевает перераспределение его в другие формы контроля, в том числе и рейдовые мероприятия, которые направлены на профилактику и выявление нарушений, допускаемых в процессе осуществления перевозок пассажиров и грузов. Указанные мероприятия проводятся в местах сосредоточения транспортных потоков и

транспортно-пересадочных узлах с учетом информации, поступающей из средств массовой информации, обращений граждан и организаций.

Следует отметить, что количество жалоб на перевозчиков от потребителя услуги — пассажира не снижается, и в основной своей массе факты, указанные в обращениях, находят свое подтверждение.

В целях снижения административного давления на бизнес наиболее частой формой контрольно-надзорной деятельности признаются плановые (рейдовые) осмотры транспортных средств, которые проводятся без взаимодействия с хозяйствующими субъектами.

Предметом указанных осмотров является соблюдение требований, предъявляемых к транспортному средству, в том числе используемому для перевозок пассажиров, а также наличие у водителя установленного пакета документов.

При проведении рейдовых мероприятий составляется акт осмотра транспортного средства, в котором отражаются результаты мероприятия, и в случае нарушений требований законодательства составляются материалы по привлечению водителя в установленном порядке к административной ответственности.

Далее, при наличии оснований возбуждается административное расследование, по результатам которого принимается решение о привлечении виновных лиц к ответственности либо прекращение расследования.

Следует особо отметить, что, начиная с 2018 г., Ространснадзор не рассматривает количество составленных материалов и суммы наложенных штрафов как основные показатели деятельности, но использует их как индикативные при построении матрицы рисков, как то низкий уровень (не требующий вмешательства), допустимый риск (проверки раз в три года) и критический риск (ежегодные проверки). Таким образом, речь идет об исключении так называемого «палочного подхода» и переходе к оценке меры вероятной добросовестности хозяйствующих субъектов по результатам предшествующих проверок и иных сведений, находящихся в распоряжении контрольных органов.

Как показывает статистика, основные причины вероятных и уже зафиксированных нарушений, в числе которых, в первую очередь, такие, как режим труда и отдыха, перевес и т.п., устранить объекту надзора самостоятельно на месте, как правило, не представляется возможным. Анализ выявленных нарушений показывает, что до 2018 г. прослеживался рост количества таких выявленных правонарушений, совершенных юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями.

Результаты контрольных мероприятий, проводимых в 2019 г., свидетельствует о снижении выявленных нарушений. В основной своей массе снижение количества выявленных правонарушений обусловлено проходившей кампанией по лицензированию предприятий,

осуществляющих перевозку пассажиров в первом и втором квартале 2019 г. и говорит о повышении добросовестности хозяйствующих субъектов.

В целях исполнения постановления Правительства РФ от 17 августа 2016 г. № 806 Ространснадзором разработан сводный план и определены общие принципы отнесения подконтрольных субъектов к категориям риска, учитывающий рассмотренные нами выше тенденции.

Также следует отметить, что, как показывают результаты работы автора с субъектами предпринимательства на транспорте, большинство должностных лиц транспортных организаций неправильно воспринимают определение транспортного контроля, отождествляя его с лицензионным, что недопустимо как с точки зрения юридической практики, так и теории транспортного права.

Вместе с тем ни транспортный контроль, ни весовой и габаритный контроль не попадают под положения Федерального закона «О защите прав юридических лиц и индивидуальных предпринимателей при осуществлении государственного контроля (надзора) и муниципального контроля». Вполне естественно, что именно поэтому указанные виды контроля также не подпадает под контроль, основанный на риск-ориентированной модели.

Классификация поднадзорных субъектов по категориям риска предусматривает следующие критерии оценки:

— аварийные события — в нашем случае дорожно-транспортные происшествия;

— количество вступивших в законную силу постановлений о назначении административного наказания.

Для работы по присвоению риска подконтрольным субъектам, которых на сегодня более 243 тыс., использовались данные, полученные из автоматизированной системы статистической отчетности «Мониторинг». При этом идет активная работа по расширению количества рассчитываемых автоматически показателей по данным отраслевых информационных систем.

Все это позволило обосновать необходимость классификации субъектов надзора по потенциальному риску причинения вреда для организации плановых контрольно-надзорных мероприятий.

Периодичность проведения плановых проверок непосредственно зависит от категории риска. Так, для субъектов транспортного контроля предусмотрено следующее проведение плановых проверок:

— высокий риск — один раз в год (дорожно-транспортные происшествия с причинением вреда и жизни и (или) здоровью людей);

— значительный риск — один раз в три года (дорожно-транспортные происшествия без причинения вреда жизни и здоровью);

— средний риск — не более одного раза в пять лет (лица, имеющие в течение трех лет 15 и более штрафов);

— низкий риск — не более одного раза в десять лет (при отсутствии штрафов).

Стоить отметь, что критерии отнесения деятельности лицензиатов (перевозка пассажиров автобусами) имеет бальную систему расчета категорий риска и в первую очередь основывается на дорожно-транспортных происшествиях с пострадавшими и количеством штрафов. Вместе с тем для предприятий с низким риском плановые проверки не производятся.

В целях определении категории риска хозяйствующих субъектов Ространснадзор в основном использует сведения, имеющиеся в собственных информационных системах, в связи с чем присваиваемые категории риска зачастую ниже реальных.

Распределение категорий риска организаций, осуществляющих лицензионные виды деятельности, выглядит следующим образом: высокий риск — 0,2%; значительный риск — 0,3%; средний риск — 3,7%; низкий риск — 95,8%. На текущий момент общее количество лицензиатов составляет 56 800.

В 2020 г. запланированы проверки предприятий, осуществляющих перевозку пассажиров и иных лиц автобусами в рамках лицензионного контроля, по результатам которых категории риска будут скорректированы, также будут учтены сведения, полученные от других контрольно-надзорных органов.

По результатам проведенного анализа представляется возможным сделать вывод о достижении результатов, заявленных при разработке новой модели контрольно-надзорной деятельности, заключающихся в значительном снижении административной нагрузки на законопослушных перевозчиков. При этом также очевидно, что остается целый ряд вопросов правового и организационного характера, урегулирование которых возможно исключительно на основе дальнейшей кропотливой научной проработки проблематики, рассматриваемой в настоящей статье.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 341.9:347.965

© Холиков Иван Владимирович
— доктор юридических наук, профессор,
профессор кафедры международного и европейского права
Института законодательства и сравнительного правоведения
при Правительстве РФ, заместитель руководителя направления
«Транспортная безопасность» Научно-экспертного совета
Центра исследования проблем безопасности
Российской академии наук
iv_kholik@mail.ru

© Землин Александр Игоревич
— доктор юридических наук, профессор,
заведующий кафедрой «Транспортное право»
Юридического института Российского университета транспорта,
заслуженный деятель науки Российской Федерации,
руководитель направления «Транспортная безопасность»
Научно-экспертного совета Центра исследования проблем
безопасности Российской академии наук
Zemlin.Aldr@yandex.ru

Основные тенденции уголовно-правового регулирования транспортной деятельности в Китайской Народной Республике

Аннотация. В статье рассматривается текущее состояние и основные тенденции развития уголовного законодательства КНР после принятия Уголовного кодекса в 1979 г., обусловленные произошедшими политическими и экономическими изменениями, имеющими значимый характер, что, с учетом также выявленных в процессе правоприменительной практики значительных недостатков формально-догматического характера, потребовало внесения значительных изменений посредством принятия многочисленных нормативных правовых актов в сфере уголовного законодательства. Указанное обстоятельство, несомненно, внесло определенный диссонанс во всю систему этой правовой отрасли. В целях формирования у заинтересованного читателя единого и целостного представления о

действующем Уголовном кодексе осуществлен анализ отдельных, наиболее значимых для регулирования транспортных отношений поправок, принятых в последние годы. В статье также дается обзор современной уголовно-правовой практики Китая, приводится некоторая статистика преступности, рассматриваются тенденции, характерные для уголовно-правового регулирования транспортной деятельности. При этом авторами особо отмечается то внимание, которое уделяется в уголовном праве Китая вопросам обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры, как с точки зрения развития экономики, так и с позиций обеспечения геополитической стабильности и безопасности государства. Ведь для Китая транспорт — важнейшая составная часть экономики страны, а также инфраструктурная составляющая и основа развития всех остальных видов экономики. В связи с этим подчеркивается, что спецификой позитивного уголовного права Китая в сфере ответственности за преступления против транспортной безопасности является то, что правовые нормы, предусматривающие соответствующую уголовно-правовую санкцию за правонарушения, заключающиеся, в частности, в несоблюдении установленного порядка функционирования элементов транспортного комплекса, сформулированы простыми диспозициями и при этом имеют минимальное количество квалифицирующих признаков. Отмечается, что спецификой норм позитивного права Китая в сфере уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения, напротив, является легализация впечатляющего массива квалифицирующих признаков. Изложенное позволяет автором сделать вывод о необходимости конструктивного сотрудничества ученых-правоведов двух государств. По мнению авторов статьи, важным направлением научного сотрудничества представляется исследование проблем противодействия отдельным видам современной преступности. Не менее значимым представляется взаимодействие ведущих транспортных вузов России и Китая, осуществляющих подготовку юристов на транспорте, в рамках совместных проектов по изучению опыта преподавания юридических дисциплин, обмена студентами по различным программам, в том числе по программам постдипломной подготовки, а также организации сетевого взаимодействия.

Ключевые слова: уголовное право Китая; преступления; транспорт; коррупция; сотрудничество; национальная и международная безопасность.

© Ivan V. Kholikov
— Doctor of Law, professor, professor of the department
of state-juridical disciplines of the Institute of Legislation
and Comparative Law under the Government of the Russian Federation,

deputy supervisor of the direction ‘Transport security’
of the Scientific-Advisory Section of the Center for Security Studies
of the Russian Academy of Sciences (SAS CSS RAS)

© Aleksandr Ig. Zemlin
— 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, supervisor
of the direction ‘Transport security’ of the Scientific-Advisory Section
of the Center for Security Studies of the Russian Academy of Sciences

The main tendencies in criminal legal regulation of transport activities in the People's Republic of China

Abstract. The current paper has examined the present state and main tendencies in the development of the criminal legislation of the PR China after the adoption of the Criminal Code in 1979, due to the political and economic changes. Taking into account the significant formal and dogmatic shortcomings identified in the process of law enforcement there has been a great necessity to make significant amendments through the adoption of numerous regulatory legal acts in the field of criminal law. This circumstance undoubtedly introduced a certain dissonance into the entire system of this legal branch. In order to form a unified and holistic view of the current Criminal Code, there has been conducted an analysis of the individual amendments which are the most important for the regulation of transport relations adopted in recent years. The current paper has also provided an overview of the current criminal law practice in China, has presented some crime statistics, discussed the tendencies specific to the criminal regulation of transport activities. At the same time, the authors have emphasized the attention paid by the Criminal law of China to the issues of enforcing the transport infrastructure security, both from the point of view of economic development, and ensuring geopolitical stability and security of the state. Indeed, for China, transport is the most important component of the country's economy, as well as the infrastructure component and the basis for the development of all other types of economy. In this regard, there has been emphasized that the specifics of China’s positive criminal law in the field of liability for crimes against transport security is that the legal provisions providing for the corresponding criminal sanction for offenses, in particular, in non-compliance with the established procedure for the functioning of the elements of the transport complex were formulated by simple dispositions and at the same time they had a minimum number of qualifying features. There has been noted that the specifics of the positive law of China in the field of criminal liability for violation of traffic rules, on the

contrary, is the legalization of an impressive array of qualifying features. The abovementioned has allowed the authors to conclude about the necessity for constructive cooperation between legal scholars of the two states. The authors of the paper consider that the study of the problems of counteracting certain types of modern crime is an important area of scientific cooperation. No less significant is the interaction of the leading transport universities in Russia and China, which train lawyers in transport, as part of joint projects to study the experience of teaching legal disciplines, exchange students for various programs, including postgraduate programs, as well as networking.

Keywords: Criminal law of PR China; crimes; transport; corruption; cooperation; national and international security.

Роль и значение Китая в современном мире актуализирует необходимость изучения его опыта, в том числе роли правовой системы, в целом, и уголовного права, в частности, в интересах различных аспектов безопасности государства и общества в современных условиях.

Успешное решение проблем государственного строительства, экономики, организации сил обороны и безопасности, транспорта, повышение качества жизни населения, обеспечивают Китаю ведущую роль в современном мире. Большинство экспертов убеждены в том, что в ближайшее время он займет лидирующую позицию среди крупнейших экономически развитых мировых держав. В настоящее время Китай опережает США по объему золотовалютных резервов в 30 раз, одновременно являясь крупнейшим держателем американского долга, что дает ему мощные рычаги воздействия на американскую экономику [10, стр. 11].

В 2013 г. Китай разработал стратегический план под названием «Новый шелковый путь», в рамках которого планируется создать разветвленную транспортную инфраструктуру на территории Китая.

Обоснованно отмечается, что транспорт занимает по уровню общественной значимости одно из ведущих мест в системе глобальных общественных отношений, именно поэтому обеспечение безопасности на транспорте является одной из наиболее насущных задач как на международном, так и на национальном уровнях [6, стр. 69, 18, p. 35].

Значительную роль в обеспечении безопасной работы транспорта играет наличие эффективного механизма борьбы с преступностью, в целом, и на транспорте, в частности.

По данным официальной статистики, в период с образования Китайской Народной Республики до конца 1970-х гг. количество зарегистрированных уголовных дел составляло около 500 тыс. в год, в 1980-е гг. — колебалось между 500 и 900 тыс. дел, однако в 1989 г. выросло почти до 2 млн дел., после 2011 г. — около 4,5 млн дел. По информации Управления уголовного розыска Министерства

общественной безопасности КНР, в период до конца 1970-х гг. количество уголовных дел составляло около 500 тыс. дел в год, в 1980-е гг. — свыше 2 млн уголовных дел, в 1990-е гг. — более 3 млн дел, после 2001 г.— около 4,5 млн дел, в 2007 г. — около 5 млн дел [12, стр. 29], в 2017 г. — 5,48 млн дел, а в 2018 г. — 5,07 млн дел. При этом большинство уголовных дел в Китае, как и в других странах, составляют такие преступления, как кража, грабеж и мошенничество (2,79 млн дел в 2018 г.) [https://www.izak.ru/institute/events/kruglyy-stol-mezhdunarodnaya-konferentsiya-pravovye-riski-i-standarty-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya (дата обращения: 10 марта 2020 г.)].

За более чем 60-летнюю историю развития уголовного права в Китае его система и содержание претерпевали перманентное поступательное развитие. Анализ этих процессов дает возможность определить ряд тенденций.

Во-первых, после принятия Уголовного кодекса (далее — УК) 1979 г. в Китае произошли значительные политические и экономические изменения. С учетом значительных недостатков в прежнем уголовном кодексе за время его действия органами законодательной власти республики было дополнительно принято свыше 20 отдельных нормативных правовых актов в сфере уголовного законодательства. Несмотря на позитивную роль некоторых из них, столь значительное число подзаконных актов вносило определенный диссонанс во всю систему этой правовой отрасли и не способствовало ее построению в целостном виде. В связи с этим законодательные органы в конечном итоге обеспечили принятие единой и целостной формы УК, который был принят в 1997 г. С тех пор развитие уголовного права в Китае происходит в виде принятия поправок к УК.

Во-вторых, большое значение в уголовном праве Китая уделяется защите современной экономики, экономической безопасности государства. Поскольку транспорт рассматривается как важнейшая составная часть экономики страны, а также инфраструктурная составляющая и основа развития всех остальных видов экономики, значение безопасности транспортной инфраструктуры также становится вполне очевидным. Изложенное предопределяет значимость вопроса обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры, как с точки зрения развития экономики, так и с позиций обеспечения геополитической стабильности и безопасности государства [5, стр. 5]. После того как в КНР стала последовательно развиваться социалистическая рыночная экономика, начал функционировать финансовый и товарный рынок, соответственно, стало возрастать количество различных преступлений, подрывающих нормальное развитие рыночной экономики.

В связи с этим в УК появились статьи, предусматривающие ответственность за совершение преступлений против социалистического

рыночного экономического порядка. В настоящее время таких статей 61, что свидетельствует о том, что по мере все большего развития рыночной экономики и отношений соответствующего характера законодательные органы своевременно и последовательно реагируют на необходимость обеспечения правовой защиты здорового развития экономики.

Еще одной проблемой, непосредственно связанной с состоянием законности в сфере экономических отношений в КНР, в том числе и на транспорте, является противодействие коррупции должностных лиц [15]. Как известно, коррупция уже давно не является локальным феноменом, трансформировавшись в транснациональное явление, которое затрагивает общество и экономику всех стран, что обусловливает исключительно важное значение международного сотрудничества в области предупреждения коррупции и борьбы с ней [11, стр. 48]

В-третьих, налицо тенденция смягчения ответственности по некоторым составам, что выражается в более широком применении штрафов и наказания в форме надзора, отмене смертной казни [17], смягчении наказаний для несовершеннолетних и лиц пожилого возраста. Развитие современного уголовного законодательства Китая свидетельствует о наличии тенденции постепенного замещения смертной казни на пожизненное заключение и ужесточение условий применения смертной казни [13, стр. 50].

В-четвертых, осуществляется оптимизация структуры наказаний, предусмотренных в санкциях УК. Уголовный кодекс 1997 г. определил структуру санкций в отношении различных преступлений, однако некоторые преступления по-прежнему имеют широкий спектр наказаний. Случается, что по аналогичному преступлению сроки наказания в виде лишения свободы расходятся весьма существенно.

В связи с этим в отношении таких преступлений законодатель предусматривает возможность определять срок, исходя из обстоятельств дела, исключая, таким образом, использование более строгого наказания.

В-пятых, проявляется повышенное внимание к общественному фактору, благосостоянию народа. Вследствие ускоренной индустриализации и урбанизации общества на повестке дня появляются вопросы противодействия организованной преступности, терроризму, рэйдерству, угрозам транспортной, экологической, продовольственной безопасности, социальному расслоению. Интересы развития гражданского общества, формирования общественных отношений новых типов детерминируют рост различных вариантов возможного гражданского влияния на отдельные категории правонарушителей. В связи с этим восьмая поправка к УК определяет возможность по отношению к лицам, состоящим на учете, под надзором, условно осужденным или выпущенным по условно-досрочному освобождению, применять меры воздействия через исправительные учреждения, находящиеся в ведении местной общины, или общественные исправительные центры, государственные

органы; с помощью общественных организаций и волонтеров проводить мероприятия по воспитанию и образованию данных лиц, стимулируя их возвращение в общество [16]. Девятая поправка к УК вводит новое наказание, предусматривающее лишение права занимать определенные должности либо заниматься отдельными видами деятельности [13, стр. 49].

Еще одним из приоритетных направлений уголовно-правовой политики является борьба с преступлениями против государственной безопасности. Статья 102 УК КНР квалифицирует деяния, подпадающие под государственную измену, и предусматривает в качестве наказания пожизненное заключение либо лишение свободы на срок десять и более лет. В ст. 103 УК содержатся такие составы, как раскол и подстрекательство к расколу государства, которые также наказываются пожизненным лишением свободы либо лишением свободы на срок десять и более лет. За подстрекательство к расколу, нарушение единства страны следует лишение свободы на срок до пяти лет.

Задача сохранения единства страны на протяжении всей истории КНР была и признается в настоящее время одной из наиболее значимых функций китайского государства. В связи с этим противоборство с сепаратизмом является одной из краеугольных политических задач, решаемых Китаем как государством, построенным по принципу единого многонационального государства. Это получило свое закрепление в УК, который, помимо вышеуказанных деяний, предусматривает ответственность за такие преступления, как заговор с целью раскола (ст. 92), контрреволюционные организации (ст. 98), контрреволюционная подстрекательская пропаганда (ст. 102).

Китайскую правоприменительную практику отличают решительность и последовательность в борьбе с преступностью, суровость уголовного наказания. В настоящее время пристальное внимание законодателей КНР уделяется борьбе с контрабандой, торговлей, транспортировкой, производством и иными деяниями, связанными с незаконным оборотом наркотиков; борьбе с коррупцией, организованной преступностью, изготовлением, сбытом поддельных и некачественных товаров; борьбе с преступлениями в налоговой сфере и «отмыванием» денежных средств; борьбе с киберпреступлениями [17], а также с преступлениям в транспортной сфере [7, стр. 54—56].

Уголовный закон Китая устанавливает ответственность за совершение преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта по трем статьям, структурно входящим в главу особенной части УК, именуемую «Преступления против общественной безопасности». Следует отметить, что отдельно ответственность участников движения (пассажиров, пешеходов и других) за нарушение установленных правил безопасности движения на транспорте не предусмотрена. УК устанавливает ответственность для работников гражданской авиации за

нарушения правил безопасности движения и эксплуатации воздушного судна, повлекших серьезный инцидент в полете (ст. 131), а также для работников железнодорожного транспорта за нарушения правил безопасности движения и порядка эксплуатации транспортных средств, установленных для железнодорожного транспорта, ставших причиной аварии и наступления тяжких последствий (ст. 132).

При этом УК отдельно не регулирует представляющиеся весьма значимыми вопросы ответственности работников водного транспорта за нарушения соответствующих правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств. Предусмотрена лишь уголовная ответственность в рамках ст. 133 за нарушения правил управления водным и автомобильным транспортом, которые стали причиной серьезной аварии, повлекшей за собой человеческие жертвы (смерть или тяжелые увечья), либо причинившей значительный ущерб государственному или частному имуществу.

Уголовно-правовая норма, предусматривающая ответственность за нарушение правил транспортных перевозок, предполагает как наличие специального субъекта, к которым относятся работники водного транспорта или метрополитена, так и общего субъекта, к которому относятся прочие лица, фактически управляющие всеми видами механических транспортных средств.

Спецификой уголовного законодательства КНР в области регулирования транспортной безопасности является то, что уголовно-правовые нормы, предусматривающие уголовную ответственность за нарушения правил и порядков в сфере функционирования транспорта, сформулированы простыми диспозициями и содержат минимум квалифицирующих признаков.

Еще одной особенностью норм уголовного законодательства Китая, регулирующих дорожное движение, является наличие такого квалифицирующего признака, как бегство с места аварии. Статья 133 УК предусматривает ответственность в виде лишения свободы на срок свыше семи лет за бегство с места аварии, если это привело к смерти потерпевшего, что составляет максимальное наказание по рассматриваемой статье. В данном случае законодатель устанавливает причинную связь бегства с места аварии и наступлением смерти потерпевшего [6].

Также китайское законодательство запрещает садиться за руль после употребления алкоголя или наркотиков. В случае управления транспортным средством «после употребления спиртных напитков» (содержание алкоголя в крови составляет от 20 до 80 мг/100 мл) наступает административная ответственность водителя, а при управлении транспортным средством «в состоянии алкогольного опьянения» (содержание алкоголя в крови равно или превышает 80 мг/100 мл) — уже уголовная ответственность.

Указанное разделение на административную и уголовную ответственность, применяемое к водителям, находящимся в состоянии алкогольного опьянения, дает основание предполагать, что китайский законодатель все же допускает различный подход к виновным в употреблении алкоголя водителям — тех, кто сел за руль не в пьяном состоянии, наказывают менее сурово [9].

Таким образом, определенность правовых норм, осмысленность и решительность действий по их реализации, позволяют обеспечивать законность и правопорядок в современном китайском обществе. Полагаем, что конструктивная критическая оценка и использование позитивного опыта правового регулирования ответственности за преступления против безопасности на транспорте, полученного в процессе развития уголовного законодательства как Китая, так и России, осуществляемого в интересах обеих сторон, может иметь существенное значение для совершенствования механизмов противодействия угрозам национальной, в том числе транспортной, безопасности России и Китая. Указанное положение приобретает особое значение в условиях очевидного возрастания угроз безопасности транспортного комплекса.

В связи с изложенным повышается необходимость продуктивного взаимодействия специалистов в сфере правового и организационного обеспечения транспортной безопасности России и Китая. На положительные результаты взаимодействия китайских и российских ученых криминологов, наличие налаженных и взаимовыгодных контактов специалистов двух стран в сфере уголовного права указывают, в частности, результаты деятельности российских ученых [3]. Необходимость дальнейшего развития такого важного направления научного сотрудничества, как криминологическое обеспечение уголовно-правовой политики, в том числе и на транспорте, подтверждается результатами уже существующих как китайских, так и российских исследований [1; 2; 9]. Фактом, подтверждающим интерес обеих сторон к взаимодействию в интересах научной проработки проблем противодействия отдельным видам современной преступности, стала, в частности, состоявшаяся 29 октября 2019 г. встреча ученых Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ и Института права Академии общественных наук Китайской Народной Республики в рамках круглого стола «Правовые риски и стандарты сотрудничества России и Китая в рамках инициативы «Один пояс — один путь» [https://www.izak.ru/institute/events/kruglyy-stol-mezhdunarodnaya-konferentsiya-pravovye-riski-i-standarty-sotrudnichestva-rossii-i-kitaya (дата обращения: 10 марта 2020 г.)].

Не менее значимым представляется взаимодействие ведущих юридических вузов России и Китая в рамках совместных проектов по изучению опыта преподавания юридических дисциплин, обмена обучающимися по различным программам, в том числе по программам

постдипломной подготовки, что позволит компенсировать дефицит информации об особенностях функционирования правовых систем обеих стран, а также понять перспективы и возможности заимствования полезного опыта друг у друга.

Представляется, что совместное проведение учеными Китая и России системных исследований по смежным вопросам, затрагивающим предметы различных отраслей права, может способствовать интересам обеспечения национальной и международной безопасности в современных условиях нарастания транснациональных угроз. В частности, применительно к проблемам обеспечения безопасности на транспорте достижение научного результата невозможно без совместной исследовательской деятельности представителей науки транспортного права с учетом его международной составляющей, уголовного права, криминологии и иных наук.

Литература

1. Дамаскин, О. В. Транснациональная организованная преступность: проблемы международной и национальной безопасности. — Москва : Юрлитиздат, 2019.
2. Дамаскин, О. В. Противодействие современному экстремизму и терроризму / О. В. Дамаскин, В. В. Красинский, А. В. Козлов. — Москва : Юнити-Дана, 2019.
3. Дамаскин, О. В. Современное состояние и развитие уголовного права Китайской Народной Республики / О. В. Дамаскин, И. В. Холиков // Труды Института государства и права РАН. — 2018. — № 3.
4. Духно, Н. А. Правовые проблемы обеспечения транспортной безопасности / Н. А. Духно [и др.]. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2018.
5. Землин, А. И. Правовое обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры / А. И. Землин, И. В. Холиков, А. А. Мельникова. — Москва : МИИТ, 2019.
6. Петро, С. А. Уголовная ответственность за нарушения правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта по уголовному законодательству России и Китая // Актуальные вопросы борьбы с преступлениями. — 2014. — № 2.
7. Трощинский, П. В. Борьба с преступностью в Китае: нормативно-правовой аспект // Журнал российского права. — 2015. — № 8. — С. 47—58.
8. Трощинский, П. В. Нормативно-правовое регулирование борьбы с «пьяным вождением»: опыт Китая // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2015. — № 6.
9. Трощинский, П. В. Основные направления борьбы с преступностью в современном Китае // Проблемы Дальнего Востока. — 2011. — № 2.
10. Холиков, И. В. Международно-правовые и военно-политические вопросы современного мироустройства / И. В. Холиков, А. И. Конуров // Вестник Академии военных наук. — 2015. — № 4.
11. Сборник материалов Международной научно-практической конференции «Правовые и организационные проблемы противодействия коррупции в организациях с государственным участием (на примере ОАО «Российские железные дороги»). — Москва, 2018.
12. Хэ Бинсун. Тенденции развития преступности в КНР // Криминологический журнал Байкальского государственного университета экономики и права. — 2013. — № 1. — С. 127—129.

13. Чжао Лэ. Краткое изложение об уголовном кодексе КНР // Образование и наука в России и за рубежом. — 2017. — № 2 (31). — С. 47—50.
14. Jia, W. The Era Evolution of China's Cyber Security Risks and Transition of Corresponding Criminal Law Strategies / W. Jia, L. Huaisheng // China Legal Science. — 2017. — Vol. 5. — Iss. 4. — P. 25—51.
15. Jiahong, H. Assessment and Analysis of Corruption in China // China Legal Science. — 2015. — Vol. 3. — Iss. 5. — P. 3—35.
16. Jiang, Sh. Community Corrections in China: Development and Challenges / Sh. Jiang [and all] // Prison Journal. — 2014. — Vol. 94. — Iss. 1. — P. 75—96.
17. Na? J. Death Penalty Reforms in China: Lessons from Wrongful Convictions? // Tsinghua China Law Review. — 2013. — Vol. 5. — Iss. 2. — P. 126—150.
18. Sidorkin, A. I. Theoretical Issues of «Security» Concept // A. I. Sidorkin, D. V. Iroshnikov // Journal of Politics and Law. — 2019. — Vol. 12. — №. 3. — P. 34—39.

References

1. Damaskin, O. V. Transnatsional'naya organizovannaya prestupnost' [Transnational organized crime: problems of international and national security]: problemy mezhdunarodnoy i natsional'noy bezopasnosti. — Moskva : Yurlitizdat, 2019.
2. Damaskin, O. V. Protivodeystviye sovremennomu ekstremizmu i terrorizmu [Counteraction to modern extremism and terrorism] / O. V. Damaskin, V. V. Krasinskiy, A. V. Kozlov. — Moskva : Yuniti-Dana, 2019.
3. Damaskin, O. V. Sovremennoye sostoyaniye i razvitiye ugolovnogo prava Kitayskoy Narodnoy Respubliki [The current state and development of criminal law of the People's Republic of China] / O. V. Damaskin, I. V. Kholikov // Trudy Instituta gosudarstva i prava RAN. — 2018. — № 3.
4. Dukhno, N. A. Pravovyye problemy obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Legal problems of ensuring transport safety] / N. A. Dukhno [i dr.]. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2018.
5. Zemlin, A. I. Pravovoye obespecheniye bezopasnosti transportnoy infrastruktury [Legal support for the safety of transport infrastructure] / A. I. Zemlin, I. V. Kholikov, A. A. Mel'nikova. — Moskva : MIIT, 2019.
6. Petro, S. A. Ugolovnaya otvetstvennost' za narusheniya pravil, obespechivayushchikh bezopasnuyu rabotu transporta po ugolovnomu zakonodatel'stvu Rossii i Kitaya [Criminal liability for violations of the rules ensuring the safe operation of transport under the criminal laws of Russia and China] // Aktual'nyye voprosy bor'by s prestupleniyami. — 2014. — № 2.
7. Troshchinskiy, P. V. Bor'ba s prestupnost'yu v Kitaye: normativno-pravovoy aspekt [The fight against crime in China: the regulatory aspect] // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2015. — № 8. — S. 47—58.
8. Troshchinskiy, P. V. Normativno-pravovoye regulirovaniye bor'by s «p'yanym vozhdeniyem»: opyt Kitaya [Legal regulation of the fight against "drunk driving": the experience of China] // Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya. — 2015. — № 6.
9. Troshchinskiy, P. V. Osnovnyye napravleniya bor'by s prestupnost'yu v sovremennom Kitaye [The main directions of the fight against crime in modern China] // Problemy Dal'nego Vostoka. — 2011. — № 2.
10. Kholikov, I. V. Mezhdunarodno-pravovyye i voyenno-politicheskiye voprosy sovremennogo miroustroystva [International legal and military-political issues of the modern world order] / I. V. Kholikov, A. I. Konurov // Vestnik Akademii voyennykh nauk. — 2015. — № 4.

11. Sbornik materialov Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii «Pravovyye i organizatsionnyye problemy protivodeystviya korruptsii v organizatsiyakh s gosudarstvennym uchastiyem [Collection of materials of the International scientific-practical conference "Legal and organizational problems of combating corruption in organizations with state participation] (na primere OAO «Rossiyskiye zheleznyye dorogi»). — Moskva, 2018.
12. Khe Binsun. Tendentsii razvitiya prestupnosti v KNR [Crime development trends in the PRC] // Kriminologicheskiy zhurnal Baykal'skogo gosudarstvennogo universiteta ekonomiki i prava. — 2013. — № 1. — S. 127—129.
13. Chzhao Le. Kratkoye izlozheniye ob ugolovnom kodekse KNR [A summary of the criminal code of the PRC] // Obrazovaniye i nauka v Rossii i za rubezhom. — 2017. — № 2 (31). — S. 47—50.
14. Jia, W. The Era Evolution of China's Cyber Security Risks and Transition of Corresponding Criminal Law Strategies / W. Jia, L. Huaisheng // China Legal Science. — 2017. — Vol. 5. — Iss. 4. — P. 25—51.
15. Jiahong, H. Assessment and Analysis of Corruption in China // China Legal Science. — 2015. — Vol. 3. — Iss. 5. — P. 3—35.
16. Jiang, Sh. Community Corrections in China: Development and Challenges / Sh. Jiang [and all] // Prison Journal. — 2014. — Vol. 94. — Iss. 1. — P. 75—96.
17. Na? J. Death Penalty Reforms in China: Lessons from Wrongful Convictions? // Tsinghua China Law Review. — 2013. — Vol. 5. — Iss. 2. — P. 126—150.
18. Sidorkin, A. I. Theoretical Issues of «Security» Concept // A. I. Sidorkin, D. V. Iroshnikov // Journal of Politics and Law. — 2019. — Vol. 12. — №. 3. — P. 34—39.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 338

© Тюленев Никита Иванович
— ведущий юрисконсульт Калининградской железной дороги
— филиала ОАО «РЖД», магистр права
n.tiulenev@gmail.com

Правовые основы предоставления доступа к железнодорожной инфраструктуре в Российской Федерации и Республике Польша

Аннотация. В условиях современного мобильного и быстроразвивающегося рынка промышленные, перерабатывающие, торговые предприятия нуждаются в оперативном логистическом обеспечении их деятельности. Железнодорожный транспорт сегодня играет важную роль в формировании рынка грузоперевозок, что обеспечивает его стабильное участие в транспортной системе любой страны. В Российской Федерации железнодорожный транспорт функционирует на частично конкурентных основах, т.е. частичной приватизации отрасли при наличии большой доли участия государственного капитала, как со стороны финансирования отрасли, так и в части выполнения административных функций. В свою очередь в Европейском Союзе сфера железнодорожного транспорта в большинстве своем представлена частными перевозчиками, логистическими операторами, а владельцем инфраструктуры является государственная компания. Разрабатываемые в России стратегии и программы развития железнодорожного транспорта предполагают формирование конкурентного рынка перевозок на принципах отделения услуг по перевозкам от услуг железнодорожной инфраструктуры. Учитывая, что подобная система уже показала свою эффективность в европейских странах, в рамках данной статьи мы проведем анализ действующего правового регулирования взаимодействия перевозчика и владельца инфраструктуры в России и Польше, как страны — члена Европейского Союза, где функционирует рынок железнодорожных перевозок с высокими показателями конкуренции среди его участников.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; договор по использованию железнодорожной инфраструктуры; железнодорожные перевозки; владелец железнодорожной инфраструктуры.

© Nikita Iv. Tyulenev
— leading legal counsel of the Kaliningrad railways,
a branch of the JSCo “RZD”, Master's degree in Law

Legal basis for granting access to railway infrastructure in the Russian Federation and the Republic of Poland

Abstract. In the conditions of a modern mobile and rapidly developing market, the industrial, processing, and trading enterprises need operational logistics support for their activities. Nowadays railway transport plays an important role in freight market formation, which ensures its stable participation in the transport system of any country. In the Russian Federation, railway transport operates on a partially competitive basis, i.e. partial privatization with a large share of state capital, both from the financing of the industry, and in performing administrative functions. In turn, the railway transport sector in the European Union is mostly represented by private carriers, logistics operators, and the state-owned company is the owner of the transport infrastructure. The developing strategies and programs for railway transport in Russia suggest the formation of a competitive freight market based on the principles of separating transportation services from railway infrastructure services. Taking into consideration the efficiency of the system in European countries, the current paper has analyzed the current legal regulation of the interaction of the carrier and the owner of the infrastructure in Russia and Poland, as a member country of the European Union, where there is a railway freight market with high rates of competition among its members.

Keywords: railway transport; agreement on the use of railway infrastructure; railway transportation/freights; owner of railway infrastructure.

В современных условиях развития мирового рынка железнодорожных транспортных услуг преобладают тенденции к приватизации перевозчиков, владельцев железнодорожной инфраструктуры общего пользования (далее — владельцев инфраструктуры) и иных предприятий, обеспечивающих деятельность железных дорог. Приватизация рынка связана с появлением конкурентного рынка, как следствие, увеличением количества железнодорожных перевозчиков, требования к которым должны быть стандартизированы, унифицированы с целью уменьшения риска монополизации рынка вследствие предоставления привилегий одному или нескольким перевозчикам.

Действовавшие на заре приватизации в России федеральные законы в области функционирования железнодорожного транспорта были

ориентированы на то, что имущество железнодорожного транспорта находилось в федеральной собственности, поэтому их положения потребовали концептуального пересмотра. Необходимо было пересмотреть положения законов, касающихся организационно-правовой формы организаций отрасли [1, стр. 80].

Постановлением Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 была утверждена Программа структурной реформы на железнодорожном транспорте. Отметим, что в рамках Программы предусмотрено разделение функций государственного регулирования и организации хозяйственной деятельности, переход от монопольного состояния к конкурентному, сохранение государственного регулирования и контроля над инфраструктурой, разделение тарифа на инфраструктурную, локомотивную и вагонную составляющие. В соответствии с Программой изменилось существо правоотношений по организации и обеспечению перевозок железнодорожным транспортом. Указанные правоотношения разделились на два самостоятельных направления — услуги инфраструктуры и услуги перевозки.

Авторы Программы предполагали, что в случае реализации всех ее положений в России может быть создан конкурентный рынок железнодорожных перевозок, при сохранении роли государства как главного регулятора рынка, осуществляющего нормативное регулирование и контроль в сфере безопасности движения. Функции лицензирования и стандартизации также входят в компетенцию государственных органов.

Таким образом, предполагалось создание системы железнодорожного транспорта, подобной тем, которые функционируют в европейских странах, например, Германии, Польше, Швеции и др., где система представлена следующим образом: инфраструктура общего пользования — перевозчики на железнодорожном транспорте (в грузовом секторе) — государственные органы контроля и надзора. Сектор пассажирских перевозчиков представлен одной или несколькими компаниями, осуществляющими перевозки дальнего следования, а также небольшими предприятиями, работающими на региональном или местном рынках.

Государство, в свою очередь, является владельцем контрольного пакета акций компании — владельца инфраструктуры, а также компании — грузоперевозчика, и перевозчика пассажиров. Предприятия, как правило, объединены единым холдингом. Однако функционирование рынка на данных условиях требует не только экономических и структурных преобразований на железнодорожном транспорте, но и соответствующего правового регулирования.

Отмечу, что в Республике Польша владельцем 97% железнодорожной инфраструктуры общего пользования является акционерное общество «ПКП ПЛК» (PKP PLK S.A.), перевозчиком, контролируемым государством, — акционерное общество «ПКП Карго» (PKP Cargo S.A.) (осуществляющее

около 40% грузовых железнодорожных перевозок по всей стране), пассажирским перевозчиком дальнего следования — акционерное общество «ПКП Интерсити» (PKP Intercity S.A.) [https://www.pkp.pl/ (дата обращения: 15 мая 2020 г.)].

Действующее российское законодательство, регулирующее хозяйственную деятельность на железнодорожном транспорте, представлено несколькими Федеральными законами от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», от 27 февраля 2003г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», подзаконными актами Правительства РФ, Минтранса России, а также нормативными правовыми актами ОАО «РЖД». Учитывая, что предметом изучения в рамках данной статья является правовое регулирование взаимодействия перевозчиков и владельца инфраструктуры на железнодорожном транспорте, далее рассмотрим вопросы законодательного регулирования взаимоотношений перевозчиков и владельцев инфраструктуры.

Железнодорожный транспорт, как указано в ст. 1 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ, состоит из железнодорожного транспорта общего пользования (работа на железнодорожных путях общего пользования), железнодорожного транспорта необщего пользования (работа на железнодорожных подъездных путях), а также технологического железнодорожного транспорта организаций, предназначенного для перемещения товаров на их территориях и выполнения начально-конечных операций с железнодорожным подвижным составом для собственных нужд. В связи с тем, что железнодорожный транспорт общего пользования постоянно взаимодействует с железнодорожным транспортом необщего пользования, железнодорожный транспорт общего пользования принято называть общественным или магистральным, а железнодорожный транспорт необщего пользования — промышленным.

Федеральным законом от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ предусматривается наличие трех субъектов в области железнодорожного транспорта — перевозчика, владельца инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования и пользователя услугами железнодорожного транспорта. Владельцев инфраструктуры, как и перевозчиков, должно быть несколько. Это, прежде всего, ОАО «РЖД», в уставный капитал которого вносится имущество федерального железнодорожного транспорта, а также ряд иных организаций, владеющих железнодорожными путями общего пользования. Согласно ст. 14 Закона предоставление перевозчикам доступа к услугам инфраструктуры должно осуществляться на недискриминационной основе, предусматривающей равные условия оказания услуг по

использованию инфраструктуры перевозчиками независимо от их организационно-правовых форм и форм собственности [1].

Статьей 50 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ перевозчикам предоставлена возможность заключения с владельцем инфраструктуры договоров об оказании услуг по использованию инфраструктуры для осуществления перевозок пассажиров, грузов, багажа, грузобагажа. Постановлением Правительства РФ от 20 ноября 2003 г. № 703 утверждены Правила оказания услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования, которые детально регулируют процесс оказания услуг, оказываемых владельцем инфраструктуры перевозчику.

Кроме того, указанным постановлением утверждена примерная форма договора об оказании услуг по использованию инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования. В Российской Федерации подобные договоры часто заключаются между ОАО «РЖД», как владельцем инфраструктуры, и перевозочными компаниями, осуществляющими пригородные пассажирские перевозки в рамках отдельных регионов, например, акционерные общества «Калининградская пригородная пассажирская компания», «Экспресс-пригород», «Свердловская пригородная компания» и т.д. Данные договоры имеют долгосрочный характер и определяют порядок совместной работы пригородных пассажирских компаний (перевозчиков) и владельца инфраструктуры. В данных условиях у перевозчиков нет необходимости заключать разовые договоры на определенную перевозку, или отдельный период, долгосрочные договоры позволяют установить и «закрепить» за перевозчиком нитки графика в годовом графике движения поездов.

Таким образом, выше были освещены общие вопросы взаимодействия владельцев инфраструктуры и перевозчиков в Российской Федерации, далее рассмотрим принципы их хозяйственной деятельности на территории Республики Польша.

Основные нормативные правовые акты, которые регулируют взаимоотношения владельца инфраструктуры и перевозчика по вопросу предоставления доступа к железнодорожной инфраструктуре в Республике Польша: Закон о железнодорожном транспорте от 28 марта 2003 г. (далее — Закон); распоряжение министра инфраструктуры и строительства от 7 апреля 2017 г. «О предоставлении железнодорожной инфраструктуры» (далее — распоряжение); Регламент АО «ПКП ПЛК» (далее — Регламент).

В соответствии со ст. 29 Закона процесс предоставления доступа к железнодорожной инфраструктуре включает следующие этапы: рассмотрение заявления о предоставлении пропускной способности; предоставление заявителю пропускной способности (трасы/нитки графика для поездной, маневренной работы, простоя вагонов и пр.); предоставление возможности железнодорожному перевозчику,

указанному заявителем, использовать пропускную способность, иные услуги.

Предоставление пропускной способности в понимании Закона это — определение времени, зарезервированного для заявителя с целью организации движения, простоя поездов, выполнения маневренной работы.

Согласно ст. 29a Закона железнодорожным перевозчикам гарантируется минимальный доступ к железнодорожной инфраструктуре с учетом их равноправия. Ограничения могут быть наложены владельцем инфраструктуры по причине технических неисправностей, для перевозки опасных грузов (для тоннелей). Владелец инфраструктуры после консультации с заинтересованными сторонами может определить железнодорожные линии привилегированного типа при условии, что остальным поездам будет обеспечена реализация перевозки по альтернативной трасе или возможность использования остальной пропускной способности. Обязательным условием при этом является согласие председателя Управления железнодорожного транспорта — государственного органа по контролю и надзору в сфере железнодорожного транспорта (далее — УТК).

В соответствии со ст. 29d Закона заявитель имеет право подавать заявление о предоставлении пропускной способности только после заключения с владельцем инфраструктуры договора о предоставлении пропускной способности. Если заявитель и владелец инфраструктуры не договорятся относительно положений вышеуказанного договора, председатель УТК по требованию заявителя выдает административное решение о предоставлении пропускной способности, которое замещает договор. Заявления о предоставлении пропускной способности подаются в период с полуночи второй субботы декабря до полуночи второй субботы декабря следующего года, который именуется «периодом действия годового графика движения» [Ustawa z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym].

В ст. 30 Закона регулируются вопросы предоставления пропускной способности и составления графика движения поездов. Так, на основании поданных заявлений владелец инфраструктуры предоставляет пропускную способность, на основании поданных заявлений о предоставлении трасы владелец инфраструктуры формирует график движения. Владелец инфраструктуры определяет порядок составления годового графика движения поездов.

На основании п. 7 § 8 распоряжения владелец инфраструктуры при рассмотрении заявлений и предоставлении пропускной способности учитывает [Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 kwietnia 2017 r. w sprawie udostępniania infrastruktury kolejowej]:

1) обязанность осуществления перевозок на основании закона;

2) инфраструктурные ограничения, указанные в подп. 1 п. 1 § 7 распоряжения (работы по содержанию инфраструктуры, заранее установленные правила движения на международных участках движения — на основании распоряжения Парламента и Совета Европейского Союза от 22 сентября 2010 г. № 913/2010);

3) условия наилучшего использования пропускной способности;

4) запланированное время движения;

5) очередь подачи заявлений.

Подробный порядок определения приоритетности предоставления пропускной способности определен в п. 4.3.1 Регламента [https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_sieci_2019_2020/27.01.2020/Regulamin_sieci_2019_2020_v16.pdf (дата обращения: 15 мая .2020 г.)]. В свою очередь, п. 8 § 7 распоряжения определяет порядок действия владельца инфраструктуры и перевозчиков в случае коллизии заявлений (в рамках консультации с заявителями). В случае коллизий владелец инфраструктуры направляет заявителям информацию о возникших противоречиях (без идентификации заявителей, если на то не было выражено их согласия), предложения по разрешению данной коллизии, предложения альтернативных участков движения, информацию о критериях определения перевозчиков, с учетом очереди предоставления заявлений. Заявитель направляет свое согласие с данным предложением владельца инфраструктуры или свои замечания. Отсутствие ответа перевозчика в течение пяти рабочих дней означает согласие перевозчика с представленным предложением.

Акционерное общество «ПКП ПЛК» направляет перевозчикам предложения по разрешению коллизий, которые могут заключаться:

— в предоставлении иного периода времени движения;

— предоставлении иного участка движения, чем указано в заявлении;

— уменьшении времени движения поезда по переполненному участку инфраструктуры (уменьшение времени простоя, уменьшение массы поезда, использование иного тягового подвижного состава).

Если участники процесса не придут к решению, акционерное общество «ПКП ПЛК» предоставляет пропускную способность, учитывая технико-эксплуатационные параметры и возможность наилучшего использования пропускной способности.

В случае споров относительно предоставления пропускной способности акционерное общество «ПКП ПЛК»:

1) обращается к заинтересованным заявителям в течение четырех рабочих дней с целью получения от них предложений;

2) после получения предложений от заявителя в течение четырех рабочих дней анализирует их:

— в случае равенства заявителей (с точки зрения приоритета), траса предоставляется одному из заявителей с точки зрения наилучшего использования пропускной способности;

— в случае равенства заявителей (с точки зрения приоритета и наилучшего способа использования пропускной способности) траса предоставляется тому из заявителей, у которого будет больше дней курсирования (т.е. использования пропускной способности);

— в случае равенства заявителей (с точки зрения всех критериев), траса предоставляется тому из заявителей, который в рамках предыдущего графика движения запланировал больше трас на данном участке инфраструктуры.

О принятом решении акционерное общество «ПКП ПЛК» информирует заявителей не позднее 10 рабочих дней со дня получения информации о споре.

При согласовании годового графика движения поездов владелец инфраструктуры направляет заинтересованным перевозчикам в срок не позднее двух месяцев после направления перевозчиками заявлений на предоставление пропускной способности в рамках годового графика движения поездов, проект годового графика движения поездов. Заявители в течение одного месяца рассматривают данный проект и направляют свои предложения по его изменению.

В случае нехватки пропускной способности (невозможность обеспечить всем заявителям пропускную способность на данном участке, даже после процедуры координации) на определенном участке инфраструктуры владелец инфраструктуры немедленно сообщает об этом председателю УТК, заявителям, которые подали заявления на использование участка.

В соответствии со ст. 30a Закона заявитель имеет право обжаловать председателю УТК отказ в рассмотрении заявления, а также отказ в предоставлении пропускной способности. Председатель УТК может оставить жалобу без удовлетворения (отменить решение об отказе), изменить решение об отказе. В ст. 30b Закона определены условия использования пропускной способности. Так, пропускная способность не может быть «передана» иному заявителю. Если заявитель не является перевозчиком, пропускная способность не может быть использована для иной перевозки, а не той, которая указана в заявлении. Заявитель может указать разных перевозчиков. Заявитель, который является перевозчиком, не может указать в заявлении иного перевозчика.

Согласно правилам ст. 30c Закона владелец инфраструктуры предоставляет перевозчику, указанному заявителем, в срок, согласованный с заявителем, проект договора об использовании пропускной способности. Перевозчик может использовать пропускную способности только после подписания вышеуказанного договора. Договор заключается на срок, не превышающий период действия годового графика

движения поездов. Расторжение данного договора требует административного решения председателя УТК.

Если владелец инфраструктуры и перевозчик не согласуют положения договора, вопрос передается на рассмотрение председателю УТК (по аналогии со ст. 29d Закона). На основании ст. 30f Закона владелец инфраструктуры следит за пунктуальностью движения поездов. Если поезд перевозчика опоздал по причине, зависящей от иного перевозчика или владельца инфраструктуры, ему выплачивается компенсация виновным лицом. Вопросы выплаты компенсаций координирует владелец инфраструктуры. § 16 распоряжения определяет категории причин опоздания поездов, которые могут быть отнесены на владельца инфраструктуры или перевозчика. Так, перечислены причины опоздания поездов по вине перевозчика, например, увеличенное время простоя поезда, погрузочно-разгрузочные операции, приготовление поезда, действия работников.

Статья 31 Закона предусматривает возможность резервации пропускной способности путем заключения рамочного договора. Данный рамочный договор предусматривает примерные параметры пропускной способности, но не определяет конкретные трасы (участки движения). Рамочный договор заключается максимально на пять лет, может быть пролонгирован на следующие пять лет. В исключительных случаях рамочный договор может быть заключен на 15 лет. Рамочный договор не может ограничивать право иных перевозчиков на доступ к пропускной способности. Рамочный договор может быть заключен только после утверждения председателем УТК (который, утверждает договор в форме административного решения).

На основании § 26 распоряжения в рамочном договоре в обязательном порядке определяются:

— период действия договора;

— условия и сроки подачи заявлений о предоставления пропускной способности;

— параметры предоставления пропускной способности;

— условия, которые гарантируют владельцу инфраструктуры использовать зарезервированную пропускную способность;

— условия внесения изменений или ограничения в отношении зарезервированной пропускной способности, которые позволяют использовать пропускную способность наилучшим образом;

— последствия неисполнения положений договора;

— сроки и порядок внесения платы.

Предметом рамочного договора является резервация пропускной способности, на основании которой заключившим его лицом будут подаваться заявления на предоставление пропускной способности на определенных участках инфраструктуры.

Данным договором предусмотрена ответственность сторон. За каждый поезд, для которого будет зарезервирована пропускная способность, но на который (без причин, не зависящих от перевозчика) не будет подано заявление о предоставлении пропускной способности или заявление о модификации пропускной способности, перевозчик уплачивает 100% оплаты за данный поезд, но не менее 1000 злотых. В случае, если перевозчик направит отказ от зарезервированной пропускной способности позже трех месяцев до момента предоставления заявления на предоставление пропускной способности в рамках годового графика движения, владелец инфраструктуры начислит оплату в размере 100 злотых за каждый поезд, которого касалась резервация пропускной способности, от которой отказался перевозчик.

Акционерное общество «ПКП ПЛК» два раза в год проводит анализ деятельности перевозчиков в рамках рамочных договоров. Если использование пропускной способности на определенном участке инфраструктуры в течение трех месяцев пред датой проведения анализ составляет менее 70% от запланированного, акционерное общество «ПКП ПЛК» уменьшает для данного участка инфраструктуры рамочную пропускную способность до фактического процента использования.

Представленная характеристика взаимоотношений владельца инфраструктуры и перевозчика на железнодорожном транспорте в Республике Польша показывает особенности формирования рыночных отношений в сфере железнодорожных перевозок. Польский рынок функционирует в условиях множественности перевозчиков (лицензии на осуществление перевозочной деятельности на железнодорожном транспорте имеют свыше 100 предприятий [https://www.utk.gov.pl/pl/rejestry/licencjonowani-przewozn/15890,Wykaz-przewoznikow-licencjonowanych.html (дата обращения: 20 мая 2020 г.)]), следовательно, правовое регулирование нацелено на создание условий для обеспечения равного доступа всех перевозчиков к инфраструктуре. Устанавливая своего рода гарантии минимального доступа к инфраструктуре для перевозчиков, законодатель гарантирует владельцу инфраструктуры использование путей перевозчиками (согласно графику движения) и устанавливает компенсации, прежде всего, в виде штрафов в случае отказа перевозчика от заранее согласованной нитки графика.

Стоит отметить, что в Республике Польша договор о предоставлении пропускной способности с владельцем инфраструктуры может заключать не только перевозчик, но и иное лицо (грузоотправитель, грузополучатель и др.), по поручению которого будет действовать железнодорожный перевозчик. Данная правовая конструкция представляется логичной в условиях «множественности» перевозчиков, так как владелец груза или иное заинтересованное лицо может поручить доставку разным перевозчикам различных грузов, в зависимости от мощностей, компетенций железнодорожных перевозчиков.

Правовое регулирование в сфере железнодорожных перевозок в Республике Польша идентично нормативному регулированию в других странах Европейского Союза, однако отличается от российского права.

В Российской Федерации, как уже описано выше, железнодорожных перевозчиков мало, ОАО «РЖД», как единый хозяйствующий субъект на железнодорожном транспорте, объединяет в себе функции перевозчика и владельца инфраструктуры общего пользования, в связи с чем необходимость в формировании сложного механизма совместной работы перевозчика и инфраструктуры с целью организации движения отсутствует. В рамках ОАО «РЖД» договорные отношения заменены внутрикорпоративными нормативными правовыми актами, регулирующими вопросы взаимодействия структурных подразделений компании, отвечающими за перевозочный процесс и функционирование инфраструктуры.

При формировании конкурентного рынка железнодорожных перевозок в Российской Федерации неминуемым является этап реформирования правового регулирование отрасли, потребуется изменение действующего законодательства в части урегулирования процесса взаимодействия перевозчиков и владельца инфраструктуры (возможно, инфраструктур), формирования графика движения поездов, равного распределения пропускной способности. В процессе реформирования законодательства в сфере железнодорожного транспорта будет полезен опыт правового регулирования в Европейском Союзе и Республике Польша, где уже функционирует конкурентный рынок перевозок.

Литература

1. Ткаченко, Е. В. Правовое регулирование предоставления инфраструктуры железнодорожного транспорта общего пользования // Журнал российского права. — 2008. — № 10 (142).

References

1. Tkachenko, Ye. V. Pravovoye regulirovaniye predostavleniya infrastruktury zheleznodorozhnogo transporta obshchego pol'zovaniya [Legal regulation of the provision of the infrastructure of railway transport for general use] // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2008. — № 10 (142).

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 348.3

© **Косолапов Юрий Вячеславович**
— кандидат химических наук, доцент кафедры таможенного права и организации таможенного дела Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© **Сивова Анна Александровна**
— кандидат филологических наук, начальник отдела изучения отечественного и зарубежного опыта, истории уголовно-исполнительной системы, сравнительного анализа пенитенциарного законодательства ФКУ НИИ ФСИН России

Перемещение правонарушителей специальным транспортом в зарубежных странах

Аннотация. В статье авторы рассматривают проблему перемещения осужденных и лиц, заключенных под стражу, в зарубежных странах, опираясь на требования международных нормативных актов, национального законодательства в сфере конвоирования данной категории лиц, а также на пенитенциарную практику США, Великобритании и Швейцарии. Последовательно доказывается, что модификация и технические характеристики любого вида специального транспорта для сопровождения правонарушителей должны отвечать его предназначению с точки зрения принципов гуманности по отношению к сопровождаемым и безопасности движения.

Ключевые слова: осужденный; лицо, заключенное под стражу; пенитенциарная система; перемещение; сопровождение.

© **Yury V. Kosolapov**
— Candidate of Chemical Sciences, associate professor of the department ‘Customs law and organization of the customs affairs’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

© **Anna Al. Sivova**
— Candidate of Philological Sciences, head of the department for the study of domestic and foreign experience, history

of the penitentiary system, comparative analysis of the penitentiary law of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Transportation of offenders by specific transport means in foreign countries

Abstract. The current paper has considered the problem of the transportation of convicted persons and persons taken into custody in foreign countries, based on the requirements of international regulations, national legislation in the field of escorting this category of people, as well as on penitentiary practice in the United States, Great Britain and Switzerland. There has been consistently proved that the modification and technical characteristics of any type of specific transport for escorting offenders must meet its purpose due to the principles of humanity with respect to those accompanied and traffic safety.

Keywords: convicted; person taken into custody; penitentiary system; transportation; escort.

Основополагающий принцип, закрепленный в международном праве и всех соответствующих стандартах и нормах, касающихся обращения с лицами, содержащимися в местах лишения свободы, состоит в том, что обращение должно быть гуманным и основанным на уважении присущего человеку достоинства.

Среди наиболее распространенных нарушений Конвенции о защите прав человека и основных свобод 1950 г. в российской правовой системе, на которые подаются жалобы в Европейский Суд по правам человека (ЕСПЧ), выделяются бесчеловечные условия перевозки заключенных: нарушения прав заключенных при перевозке из СИЗО в суды, следственные действия при этапировании в исправительное учреждение (нарушение ст. 3 Конвенции) [1, стр. 134-137].

Представляется актуальным рассмотреть зарубежную практику в сфере перевозок правонарушителей в специальном транспорте, а также дать оценку современного состояния конвоирования осужденных и лиц, содержащихся под стражей.

Зарубежная практика в области конвоирования спецконтингента показывает, что перемещение осужденных и лиц, заключенных под стражу, осуществляется по следующим причинам: перевод из одного пенитенциарного учреждения в другое; необходимость посещения медицинской организации; обязательность присутствия в следственных органах, судах и полицейских учреждениях; высылка и депортация и др.

Результаты анализа зарубежного опыта в области перемещения осужденных и лиц, заключенных под стражу, проведенный Европейским комитетом по предупреждению пыток и бесчеловечного или унижающего

достоинство обращения или наказания, позволяют говорить о положительной практике в части полного или частичного аутсорсинга перевозки заключенных и 100%-ного обеспечения ее частным сектором. Например, в Швейцарии качество перевозки заключенных значительно улучшилось, поскольку она была передана поставщикам за пределами тюремной администрации. Однако высокий уровень безопасности при перевозках может быть достигнут только в тесном сотрудничестве частного транспортного сектора, работающего в области конвоирования правонарушителей, с пенитенциарными системами, которые обладают необходимыми сведениями о сопровождаемых. В Германии исполнителями перемещения заключенных являются представители правоохранительных органов, сотрудники полиции или исправительных учреждений. На территории США для перевозки рассматриваемой категории лиц функционируют правительственная транспортная система *JPATS*, перемещающая заключенных, которые находятся под стражей в учреждениях Федерального бюро тюрем, а также транспортные службы, по контракту, оказывающие услуги по перемещению заключенных, например, *PTS of America*, *LLC* и др. В Великобритании перемещением осужденных и лиц, заключенных под стражу, занимается от имени Министерства юстиции Служба сопровождения и содержания заключенных (*PECS*) по контракту совместно с *GEOAmey Ltd* и *Serco Ltd*.

Перемещение осужденных и лиц, заключенных под стражу, в специальных транспортных средствах должно соответствовать определенным требованиям Минимальных стандартных правил обращения с заключенными Организации Объединенных Наций («Правила Нельсона Манделы»), Европейской конвенции о защите прав человека и основных свобод, Европейских пенитенциарных правил и Европейских правил для несовершеннолетних правонарушителей, прецедентной практики ЕСПЧ, Совета Европы, стандартов по ключевым вопросам перевозки осужденных Европейского комитета по предупреждению пыток и бесчеловечного или унижающего достоинство обращения или наказания (ЕКПП), а также национального законодательства и ведомственных нормативных актов пенитенциарных систем. Необходимо отметить, что стандарты, выработанные ЕКПП, не должны рассматриваться изолированно от перечисленных международных документов. Также ЕСПЧ установлена обширная прецедентная практика, касающаяся условий тюремных фургонов, в которых перевозились заявители между следственными изоляторами и судами.

Рассмотрим более подробно организацию перемещения осужденных и лиц, заключенных под стражу, ряда зарубежных стран.

Так, в Великобритании перемещение осужденных и лиц, содержащихся под стражей, регламентируется руководством *PSI* (*Prison Service Improvement* — Совершенствование пенитенциарной службы),

содержащим указания по сопровождению заключенных вне исправительных учреждений. Настоящее Руководство включает в себя разъяснения в части конвоирования правонарушителей. Вводя обновленный парк автомобилей сопровождения с улучшенными функциями обеспечения безопасности и защиты, а также инновационную цифровую платформу, которая предоставляет данные в реальном времени о местонахождении задержанных и заключенных, которые перемещаются, *PECS* постоянно повышает эффективность службы, а также общую безопасность и безопасность для заключенных [https://www.gov.uk/government/news/prisoner-escort-contracts-awarded].

Компания *GEOAmey* предоставляет услуги сопровождения и содержания под стражей для судов, тюрем и тюрем по всему Уэльсу и Англии. *GEOAmey* имеет свой автопарк, введя в эксплуатацию более 400 новых автомобилей, которые были разработаны и изготовлены в соответствии со строгими спецификациями на основе подробного анализа перемещений и требований Министерства юстиции Великобритании в отношении безопасных, надежных, комфортных, своевременных и экономичных перемещений осужденных и лиц, содержащихся под стражей. Одним из производителей специальных автомобилей в Великобритании является компания *Gray & Adams*, создающая одобренные заинтересованными организациями транспортные средства. Вся техника для перемещения правонарушителей имеет высококачественные кузова, позволяющие производить перемонтаж на новом шасси для продления срока службы и разработанные с учетом безопасности пассажиров и персонала, с гибкими конфигурациями помещений для заключенных в соответствии с требованиями заказчика [https://www.gray-adams.com/products/custodial-vehicles/]. Все фургоны оснащены системой климат-контроля, включая отопление и кондиционирование воздуха; окнами, препятствующими фотографированию пассажиров; оборудованием видеонаблюдения, установленным в соответствии с требованиями компании *GEOAmey*.

Serco также предоставляет надежные услуги сопровождения заключенных от имени органов юстиции, которые быстро и эффективно перемещают людей между тюрьмами или полицейскими участками и судебными процессами. *Serco* сопровождает в среднем 24 тыс. заключенных в месяц, используя парк из почти 200 специализированных и многоцелевых транспортных средств и рабочую силу из 1200 человек в 76 точках обслуживания. *Serco* оснащает свои автомобили такими новейшими техническими средствами, как *SERS* — электронная система записи, разработанная для обеспечения более надежного и прозрачного обслуживания клиентов. Технология позволяет планировать маршруты, эффективно распределять транспортные средства, отслеживать и записывать действия во время транспортировки или в суде. Записи, написанные от руки, заменяются сенсорными мониторами и планшетами

с информацией, загружаемой на главный сервер через безопасные мобильные сети.

Специальные транспортные средства могут содержать от 2 до 14 небольших отсеков с пластиковыми сиденьями, в которых заключенные запираются на время перемещения. Закон не требует наличия ремней безопасности для задержанных в фургонах для содержания под стражей. В Великобритании были проведены внутренние проверки, по результатам которых сделан вывод, что ремни безопасности не будут предоставляться, поскольку они могут быть использованы осужденными и лицами, заключенными под стражу, для причинения себе вреда или персоналу. Сиденья, на которых сидят заключенные во время их поездки, сделаны из пластика. Следовательно, условия содержания в фургонах обусловлены спецификой их предназначения [https://www.justiceinspectorates.gov.uk/hmiprisons/wp-content/uploads/sites/4/2014/06/Foreign-National-Prisoners-2005.pdf].

В США перевозка правонарушителей регламентируется гл. 34 Кодекса США (§ 60103 «Федеральное регулирование транспортных компаний для перевозки заключенных, осуществляющих перевозку осужденных и лиц, заключенных под стражу») [https://www.law.cornell.edu/uscode/text/34/60103]. В соответствии с данным нормативным правовым актом Генеральный прокурор совместно с Американской исправительной ассоциацией и транспортной отраслью для частных заключенных разработали и приняли правила, касающиеся перевозки заключенных, в различных штатах. За исключением требований отдельных подразделов правила не должны предусматривать более строгие стандарты в отношении частных транспортных компаний для перевозки заключенных, которые применяются, без исключения, к Службе приставов Соединенных Штатов, Федеральному бюро тюрем и Службе иммиграции и натурализации при перемещении заключенных в сопоставимых обстоятельствах (Pub. L. 106—560, § 4, 21.12.2000, 114 Stat. 2785)

Тюремная система перевозки заключенных и иностранцев (*JPATS*), получившая название *Con Air* или *ICE Air*, является учреждением федерального правительства Соединенных Штатов, которому поручено перевозить лиц, находящихся под законным арестом, между тюрьмами, следственными изоляторами, судами и другими местами [https://en.wikipedia.org/wiki/Justice_Prisoner_and_Alien_Transportation_Syste].

Агентство управляется Службой маршалов Соединенных Штатов из штаб-квартиры *JPATS* в Канзас-Сити, штат Миссури. *JPATS* был образован в 1995 г. в результате слияния воздушного флота Службы маршалов и Службы иммиграции и натурализации. *JPATS* совершает более чем 260 тыс. перемещений заключенных / иностранцев в год. Движение заключенных через 94 судебных округа происходит по разным причинам, например, для

дачи показаний на суде, отбывания наказания в учреждении или передачи между учреждениями. Заключенных также перемещают на досудебные слушания, проверки компетентности, медицинские исследования и наблюдения. Когда заключенный находится в пути, маршалы не раскрывают никаких подробностей транспортировки, за исключением проверки того, что заключенный находится под стражей маршалов, и подтверждения, когда движение заключенного завершено.

Всего в 2019 г. состоялось 257 354 перемещений федеральных заключенных [https://www.usmarshals.gov/duties/factsheets/facts.pdf]:

• перемещение по воздуху — 103 563;

• передвижения по земле (не включает заключенных, перемещаемых в пределах района или до 50 миль в пограничный район) — 153 791.

Средние перемещения заключенных в день — 1042.

В настоящее время *JPATS* управляет парком самолетов для более экономичного и безопасного перемещения заключенных на большие расстояния, чем коммерческие авиакомпании. *JPATS* перевозит заключенных с использованием более 40 пунктов воздушных перевозок, расположенных на всей территории Соединенных Штатов. Воздушные операции *JPATS* выполняются на принадлежащих ей и арендуемых воздушных судах, управляемых специально обученными сотрудниками службы авиационной безопасности, опытными пилотами, медицинским персоналом и опытными механиками. Обычно авиакомпания использует самолеты *Boeing* 737-400 для перевозки осужденных и нелегальных жителей США для экстрадиции. Небольшие реактивные самолеты и турбовинтовые самолеты (турбовинтовой самолет *Saab* 2000) также используются для перевозки отдельных заключенных, которые считаются особо опасными или печально известными, а также лиц, участвующих в программе защиты свидетелей. Для самолета, перевозящего 200 заключенных, требуется всего 12 маршалов. Маршалы обучены правилам действий в чрезвычайных ситуациях на борту воздушного судна, очень похожим на те, которые применяются бортпроводниками для защиты пассажиров гражданского самолета. Когда заключенный находится в пути, маршалы не раскрывают никаких подробностей транспортировки, за исключением проверки того, что заключенный находится под стражей маршалов, и подтверждения, когда движение заключенного завершено.

В соответствии с правилами *FAA* (*Federal Aviation Administration* — Федеральная авиационная администрация) заключенные физически не удерживаются на своих местах, за исключением ремней безопасности, используемых при взлете и посадке. Организация полетов и рассадки производится тщательно с целью разделения заключенных, которые могут конфликтовать друг с другом. Члены конкурирующих тюремных банд могут перевозиться в разные дни, чтобы снизить риск инцидента в полете. Заключенные мужского и женского пола летят вместе в одном самолете.

Для наземных перемещений *JPATS* координирует планирование, но транзитные перевозки выполняются автобусами Федерального бюро тюрем, транспортными службами по контракту и транспортными средствами маршалов США. *JPATS* также обеспечивает транспортировку заключенных в правоохранительные органы штатов и местные органы власти и другие федеральные агентства, в том числе военные [https://www.usmarshals.gov/duties/factsheets/prisoner_trans.pdf].

Одной из транспортных служб по контракту, оказывающей услуги по перемещению заключенных, является *PTS of America, LLC* (*PTS*) [https://prisonertransport.net/index.html]. Большинство из агентов данной компании имеют опыт работы в военной и (или) уголовной юстиции и несколько лет работали транспортными агентами. *PTS* перевозит более 100 тыс. заключенных в год. Все транспортные средства модифицированы, чтобы обеспечить максимальную безопасность, учитывая комфорт и безопасность. *PTS* инвестирует значительные ресурсы, чтобы их «мобильные тюрьмы» были максимально безопасными.

Наземное обслуживание обеспечивается следующими видами специальных транспортных средств: автобусы *MCI* — вместимость 35 человек; транспортеры — вместимость 21 человек; полноразмерные фургоны — вместимость 12 человек; мини-фургоны — 5 человек; автомобили — вместимость 2 человека. Каждое транспортное средство оборудовано специально построенными транспортными камерами, которые обеспечивают безопасную сегрегацию мужчин, женщин, несовершеннолетних, заключенных с высоким уровнем риска, или психически больных. Эти помещения предназначены для обеспечения максимальной безопасности, снижая риск побега. Дополнительно спецификация специального автомобильного транспорта предполагает:

- места сегрегации — повышенная безопасность для женщин и агрессивных заключенных;
- поддержку *ASE* — сертифицированных механиков;
- защищенные окна, которые обеспечивают дополнительную видимость для агентов и комфорт для заключенных;
- огнестойкие, пенные сиденья;
- *Teletrac GPS* системы;
- транспортеры и автобусы, оснащенные телевизорами с плоским экраном для заключенных.

Одним из производителей специального наземного транспорта для коллективной перевозки осужденных и лиц, содержащихся под стражей, в США является компания *MCI*, осуществляющая тесное сотрудничество с государственным сектором, федеральными агентствами, в том числе и теми, в чью компетенцию входит перемещение спецконтингента. Данная организация выпускает специальный тюремный транспорт следующих модификаций MCI® D-Series, MCI® J4500 и MCI® ISTV. В качестве примера рассмотрим технические характеристики специального автобуса для

перевозки заключенных MCI® D4000 ISTV Coach [https://www.mcicoach.com/public-sector/publicPrison.htm].

Как говорилось выше, *MCI* работает в тесном сотрудничестве с федеральными, штатными и окружными агентствами, чтобы разработать *ISTV* для конкретной миссии, перемещения заключенных. Особенностями каждого специального транспортного средства являются пуленепробиваемый материал, сегрегационные помещения и барьеры, камеры видеонаблюдения и прочный, безопасный интерьер. Разработанный для простоты обслуживания *MCI ISTV* оснащен большими панелями доступа к задней двери, надежной мультиплексной системой для расширенной диагностики двигателя. Каждый автомобиль изготовлен на заказ в соответствии со спецификациями агентства и его предназначением: размещение до 69 заключенных, безопасная и удобная служебная зона для офицеров с большим количеством мест для хранения, а также дополнительное кресло для сотрудника и центр связи с возможностью подключения сотовой сети. *MCI ISTV* может быть разработан с разделительными помещениями и барьерами для размещения различных групп заключенных, иметь внутренние или наружные оконные решетки и полноразмерные или пятидюймовые защитные окна из ударопрочного акрила.

Каждый *ISTV* включает в себя интерьер из нержавеющей стали, разработанный для защиты от повреждений и вандализма. В стандартное оборудование безопасности входит: электронный регулятор стабильности (*ESC*), автоматическая регулировка тяги (*ATC*), дисковые тормоза с шестиканальной антиблокировочной тормозной системой (*ABS*), трехточечный предохранитель и ремни безопасности водителя, система пожаротушения *Amerex*, встроенная система контроля давления в шинах *SmarTire*® с постоянно включенными датчиками, стыковочные огни, компрессор кондиционера *MCI*®, а также система слежения *GPS* и бортовая система видеонаблюдения. В дополнение транспортное средство может быть оснащено: уборной, оружейным шкафчиком и офицерским столом [https://www.mcicoach.com/public-sector/publicPrison.htm].

Особой интерес в сфере перемещения осужденных и лиц, заключенных под стражу, представляет опыт Швейцарии, между Берном и Цюрихом курсирует специальный тюремный поезд. Что касается условий перевозки заключенных по железной дороге, ЕКПП признал удовлетворительным опыт Швейцарии. В Швейцарии по расписанию и маршруту Женева—Лозанна—Берн—Базель—Цюрих курсирует *Jail Train* [https://de.wikipedia.org/wiki/Gefangenentransport] (расстояние между Женевой и Цюрихом — 277 км), курсирует специальный поезд, связывающий основные города. Для этого были переоборудованы железнодорожные почтовые вагоны в соответствии с требованиями. Он соединен с Re 4/4 II (до 2014 г. также RBe 540) и перемещается как маятниковый поезд. Поезд используется кантональными дирекциями

юстиции для перевозки неопасных заключенных. *Jail Train* состоит из вагона, внутри которого 18 отдельных помещений. Правонарушители помещаются в одноместных камерах, имеющих размеры 0,9 × 1,5 м и высоту 1,95 м, с решетчатой дверью [http://european-court-help.ru/delo-18255-10-tomova-i-drugie-protiv-rossii/]. Камеры оборудованы скамьей с набивным сиденьем. Поезда останавливаются на вокзалах, на платформах, к которым есть прямой подъезд для полиции. Одним из плюсов перемещения правонарушителей железнодорожным транспортом — своевременность, точное время поездки. Перевозка заключенных в пределах одного кантона осуществляется кантональной полицией.

Между кантонами перевозка производится частной фирмой *Securitas*, которая также находится под контролем Национальной комиссии. Как и в ряде зарубежных стран, в Швейцарии перемещение осужденных и лиц, содержащихся под стражей, с помощью специального автотранспорта осуществляется в следующих случаях: при перевозке опасных и уязвимых лиц (с транспортными средствами сопровождения и без них); конвоирование на коротких расстояниях. В данных случаях используются фургоны с 4—5 отдельными отсеками, оснащенные камерами, аварийными выходами и кнопкой аварийной сигнализации.

Необходимо отметить, что на основе зарубежной пенитенциарной практики и экспертных заключений от профессионалов в исправительной отрасли выделяются семь технологий [https://www.correctionsone.com/products/vehicle-equipment/prisoner-transport/articles/7-technologies-that-belong-in-every-prisoner-transport-vehicle-Td9GDZ2t8CqYk1uh/], которые необходимы в каждом транспортном средстве для перевозки заключенных, чтобы сократить существующие опасности:

— наличие системы видеонаблюдения с несколькими камерами (с микрофонами), установленной в отсеке для заключенных. Такая система позволяет офицеру(ам) проверить, что происходит в зоне заключения, и записать эти события на бортовой цифровой носитель (*DVR*) для последующего рассмотрения юридической документации;

— использование *GPS*-трекинга и мобильных сетей, посредством чего исправительные учреждения могут знать, где находятся транспортные средства, перевозящие заключенных;

— применение усиленных смартфонов, которые предоставляют карты и приложения для заинтересованных лиц. Когда речь заходит о перевозке заключенных, эти карты могут сообщать сотрудникам сопровождающих служб точное местоположение безопасных пунктов высадки и передавать любые электронные документы/записи, которые могут потребоваться для выполнения конкретных заданий во время перемещения осужденных и лиц, заключенных под стражу;

— наличие спутниковой связи в отдаленных районах. Для транспортного средства заключенного нецелесообразно терять контакт с

диспетчером, но это может произойти, когда транспортное средство проходит через районы, где отсутствует радиосвязь / мобильная связь;

— оснащение портативным дефибриллятором. Портативный автоматизированный внешний дефибриллятор (*AED*) может помочь сопровождающему сотруднику оживить заключенного, который пережил внезапную остановку сердца, предполагая, что сотрудник заранее был обучен и владеет навыками его использования;

— если перевозятся заключенные различных уровней безопасности в одном и том же транспортном средстве, обязательно устанавливается перегородка, разделяющая транспортное средство на отдельные отсеки. Заключенные с минимальным уровнем безопасности могут передвигаться бок о бок на одной скамье. Заключенные с максимальным уровнем безопасности могут быть изолированы в отдельных отсеках, чтобы уменьшить их опасность для офицеров, общественности и самих себя;

— наличие мини-холодильника. Он может содержать бутылки с водой и основные продукты питания для поездки, обеспечивая необходимую поддержку, когда происходят задержки при конвоировании.

Анализ зарубежной пенитенциарной практики в сфере перемещения осужденных и лиц, заключенных под стражу, показал, что модификация и технические характеристики любого вида транспорта для сопровождения рассматриваемой категории лиц должны отвечать его предназначению с точки зрения принципов гуманности по отношению к сопровождаемым и безопасности движения.

Литература

1. Сивова, А. А. Совершенствование специального наземного транспорта уголовно-исполнительной системы в 1980-е годы // IV международный пенитенциарный форум «Преступление, наказание, исправление» : сборник тезисов выступлений и докладов участников, к 140-летию уголовно-исполнительной системы России и 85-летию Академии ФСИН России : в 10 томах. — Москва, 2019.

References

1. Sivova, A. A. Sovershenstvovaniye spetsial'nogo nazemnogo transporta ugolovno-ispolnitel'noy sistemy v 1980-ye gody [Improvement of special ground transportation of the penitentiary system in the 1980s] // IV mezhdunarodnyy penitentsiarnyy forum «Prestupleniye, nakazaniye, ispravleniye» : sbornik tezisov vystupleniy i dokladov uchastnikov, k 140-letiyu ugolovno-ispolnitel'noy sistemy Rossii i 85-letiyu Akademii FSIN Rossii : v 10 tomakh. — Moskva, 2019.

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 квадратных 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 square 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.