ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 4(36)/2020

Издается с января 2016 г.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2020. № 4 (36)	The online scientific journal “Transport law and security” 2020. № 4 (36)
Дата размещения номера — 29 января 2021 г. Журнал издается с января 2016 г. 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. Номер свидетельства о регистрации средства массовой информации: ЭЛ № ФС 77-64237 от 25 декабря 2015 г. Адрес редакции: 127994, г. Москва, ул. Образцова, д. 9, стр. 9. Телефон: 8 (495) 681-90-19. Факс: 8 (495) 684-2849. E-mail редакции: albinadg@mail.ru Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/ Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»	The date of the issue is the 29th of January, 2021. The journal has been published since January 2016. 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. 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. The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/ 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)
Васильев Федор Петрович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России	**Vasiliev Fedor Petrovich**, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
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

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Духно Н. А.
Качество транспортного образования 14

Лобачев С. Л.
Проект сетевого транспортного университета
в контексте процессов в образовании в 2020 году 24

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Кузаков Д. В.
Типичные следы преступлений, связанных с оказанием услуг
по перевозке пассажиров водным и воздушным транспортом
(ст. 238 УК РФ) 35

Афанасьева О. Р., Шиян В. И.
Современные тенденции незаконного оборота наркотиков
на объектах транспорта 45

Юрин В. М., Нурушев А. А.
Розыск похищенного как важнейшее направление
в расследовании преступных посягательств на грузы
из подвижного состава железнодорожного транспорта 54

Афанасьев П. Б.
Лица, совершающие коррупционные преступления
на транспорте: криминологический аспект 62

Новикова О. В.
Предупреждение правонарушений на воздушном транспорте 71

Овечкин А. П.
О некоторых вопросах защиты от террористических актов
на транспорте 78

Островский О. А., Гармаев Ю. П.
Меры уголовного правосудия в отношении киберпреступности
согласно модели общего права через призму профессиональных
компетенций следователя и его навыков интеллектуального
анализа криминалистической цифровой информации 84

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Землин А. И.
О некоторых аспектах реализации государственной политики в области противодействия коррупции на транспорте 93

Трушин М. В.
Реализация государственной антикоррупционной политики на всех уровнях корпоративного управления открытого акционерного общества «Российские железные дороги»: опыт и проблемы 102

Полионская Л. Л.
Актуальные вопросы предотвращения и урегулирования конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации и организаций в целом 111

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Чеботарева А. А., Чеботарев В. Е.
Роль современных методов интерпретации наукометрических показателей в методологии международных рейтингов университетов: конкурентноспособность в области исследования транспортной науки и технологий 125

Грибанов Д. В., Коваленко К. Е., Коваленко Н. Е., Стаценко Д. А.
Вопросы правового регулирования отношений в области цифровизации (новеллы, состояние, риски) 136

Максимова Т. А.
Навигационно-информационные системы как один из способов контроля за осуществлением пассажирских перевозок 151

Максина М. С.
Правовые аспекты информационно-психологической безопасности личности на транспорте в условиях пандемии 163

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Ордина О. Н.
Регулирование сферы транспорта органами публичной администрации в зарубежных странах: современный опыт для России 173

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Петров Ю. И.
Частное или казенное управление на железных дорогах: выбор России во второй половине XIX веке 180

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

Белавин А. В., Савина Л. А.
Некоторые особенности применения методов фиксации доказательственной информации в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий при осмотре места чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте 188

Беляев М. В.
К вопросу о диагностических транспортно-трасологических исследованиях по страховым делам 193

Бобовкин М. В., Ручкин В. А., Диденко О. А.
Транспортные документы — объекты судебно-почерковедческой экспертизы 201

Горовой Виктор Вл., Горовой Владислав В.
Некоторые направления по обеспечению безопасности транспортного комплекса Российской Федерации 210

Дроздова Е. А., Кочкина О. В.
Британская транспортная полиция 218

Жаворонков В. А.
Меры, направленные на предупреждение преступлений, связанных с неправомерным изменением идентификационной маркироки транспортных средств 224

Киселевич И. В.
Особенности осмотра и фиксации повреждений транспортных средств при использовании европротокола 233

Попов В. Л.
Транспортные экспертизы: проблемы теории и практики 238

Примаченок А. А., Ковальчук А. В.
Пределы ответственности за принуждение, понуждение и подстрекательство к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности тяжкие последствия 250

Суденко В. Е.
Специалист в уголовном судопроизводстве по транспортным преступлениям..... 257

Шуваева М. С.
Задачи предварительного следствия по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте..... 266

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 271

Contents

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Dukhno Nikolay Al.
Quality of transport education 14

Lobachev Sergey L.
The project of the Network Transport University in the context of educational processes in 2020 24

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Kuzakov Dmitriy V.
Typical traces of crimes related to the services for passenger transportation by water and air (Art. 238 of the Criminal Code of the Russian Federation) 35

Afanasieva Olga R., Shiyan Valentina Iv.
Current trends in drug trafficking at transport facilities 45

Yurin Vladimir M., Nurushev Arstangaly Am.
Search for the stolen as the most important direction in investigating criminal encroachments on cargo from the rolling stock of railway transport 54

Afanasiev Pavel B.
Persons who commit corruption crimes on transport: criminological aspect 62

Novikova Olga V.
Prevention of air transport offenses 71

Ovechkin Aleksandr P.
On some issues of anti-terrorism measures on transport 78

Ostrovskiy Oleg Al., Garmaev Yuriy P.
Criminal justice measures to cybercrime according to the common law model through the investigator's professional competence and his skills of the intellectual analysis of forensic digital information 84

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Zemlin Aleksandr Ig.
On some aspects of implementation of the state policy of anti-corruption on transport 93

Trushin Maksim V.
Implementation of the government anti-corruption policy
at all levels of corporate governance of the joint stock company
"Russian Railways" (JSCo “RZD”): experience and problems..... 102

Polionskaya Larisa L.
Urgent issues of preventing and resolving conflicts of interest
n the organizations set up to fulfill the tasks assigned
to the Government of the Russian Federation and organizations in general... 111

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Chebotareva Anna Al., Chebotarev Vladimir Ev.
The role of present methods of interpreting scientometric indicators
in the methodology of international university rankings:
competitiveness in the field of transport science and technologies 125

**Gribanov Dmitriy V., Kovalenko Kseniya Ev.,
Kovalenko Nataliya Ev., Statsenko Dariya Al.**
The issues of legal regulation of relations in the field of digitalization
(novels, state, risks)..... 136

Maksimova Tatiyana Al.
Navigation and information systems as one of the ways
to control the passenger traffic..... 151

Maksina Marina S.
Legal aspects of information security and psychological safety
of an individual on transport in a pandemic 163

FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT LEGAL REGULATION

Ordina Olga N.
The transport regulation by public administration bodies
in foreign countries: present experience for Russia 173

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Petrov Yuriy Iv.
Private or government administration on the railways:
Russia's choice in the second half of the XIX-th century..... 180

THE CONFERENCE RESULTS

Belavin Andrey V., Savina Lyubov An.
Some features of applying the method of evidential information
recording during the recovery and rescue activities when investigating
crime scene on the railway transport..... 188

Belyaev Mikhail V.
On the issue of the diagnostic vehicle trace expertise
in the insurance cases 193

Bobovkin Mikhail V., Ruchkin Vitaliy An., Didenko Olga Al.
Transport documents are the objects of forensic handwriting analysis 201

Gorovoy Viktor V., Gorovoy Vladislav V.
Some trends in security enforcement of the Russian transport complex 210

Drozdova Elena An., Kochkina Oksana V.
British Transport Police 218

Zhavoronkov Vladimir Al.
On the preventive measures of the crimes associated
with illegal modification of an identification numbers of vehicles 224

Kiselevich Igor V.
The features of inspection and fixation of vehicle damages
when using the Europrotocol 233

Popov Valeriy L.
Transport examination: problems of theory and practice 238

Primachenok Anatoliy An., Kovalchuk Aleksey V.
Limits of responsibility for coercion, compulsion and incitement
to violate traffic rules or vehicle operation, which inadvertently
entailed serious consequences 250

Sudenko Vladimir Eg.
Specialist of criminal proceedings for transport crimes 257

Shuvaeva Mariya S.
The issues of preliminary investigation of crashes and accidents
on railway transport 266

Requirements for the materials submitted for publication
in the journal “Transport law and security” 271

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 656(082)

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

Качество транспортного образования

Аннотация. В статье рассматриваются проблемы определения качества образования. Оно измеряется уровнем просвещенности выпускников транспортных вузов. Недостатки в способах оценки образованности специалистов, получивших высшее образование, стало причиной формального подхода к критериям, определяющим качество транспортного образования. Уровень качества транспортного образования станет повышаться, когда появится возможность внедрить в процесс развития систему, способствующую реальному продвижению просвещенности. Система предполагает не ограничение изменений одним или двумя способами, а их совокупность и тесную связь, что обеспечит комплексный, системный подход к реальному достижению высокой подготовки востребованных транспортом специалистов. Предложенная система требует своего развития, глубокого изучения специалистами, которым будет поручено укреплять транспортное образование. Высокое нравственное мировоззрение, достойная материальная поддержка, надежные правовые регуляторы будут способствовать воплощению новых способов в практику развития транспортного образования.

Ключевые слова: транспортное образование; образованность; мастерство преподавателя; транспортная школа; критерии качества транспортного образования.

© 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

Quality of transport education

Abstract. The current paper has considered the problems of assessing the quality of education which is identified by the level of education of transport universities' graduates. The drawbacks in the methods of assessing the education of specialists who have obtained higher education, have become the reason for a formal approach to the criteria that determine the quality of transport education. The level of quality of transport education will increase when it becomes possible to introduce a system into the development process that contributes to the real improvement of enlightenment. The system does not limit the changes with one or two ways, it applies their combination and close connection, which will provide an integrated, systematic approach to the real achievement of high training of specialists demanded by transport industry. The proposed system requires its development, deep study by specialists who will be involved into the process of transport education improvement. A high moral worldview, worthy financial support, reliable legal regulations will contribute to the implementation of new methods in the development of transport education.

Keywords: transport education; education level; teacher skill; transport school; quality criteria for transport education.

Для повышения качества транспортного образования необходима система способов, обеспечивающая высокую подготовку специалистов транспорта нового поколения. Существующие подходы определения качества транспортного образования нуждаются в обновлении и совершенствовании. В этой нелегкой работе следует прежде всего освободиться от формализма, от применения мер, на которые идут большие затраты, но нужного результата от высшего образования не получают ни сам человек, ни транспортная отрасль, ни государство. Сегодня транспортное образование отражает образованность нашего общества, с его достоинствами и недостатками. Просвещенность людей зависит от того, как устроена система образования, как в этой системе налажены связи между разными уровнями образования и как учитываются индивидуальные способности и возможности каждого человека при получении им необходимого знания и формирования умений.

В существующей системе образования пока отсутствуют механизмы оценки просвещенности людей. Действуют устаревшие способы оценки знаний по формальным показателям, которые определяются не жизненно важными критериями, а мало понятной формальностью. Такой порядок оценки образования не находит подтверждения зрелости обучающегося. Выпускники школы не готовы учиться в вузе, школа их не научила выбирать профессию и не привила им умения обучаться по программам

высшего образования. Неподготовленные к учебе студенты попадают в сложную вузовскую обстановку, где не всегда преподаватель может объяснить, где и когда полученные знания могут быть применены. Пустой призыв к тому, что знания пригодятся, напоминает проповедь, не имеющую никакого смысла. Известный литературный критик, писатель, публицист, один из выдающихся философов, Виссарион Григорьевич Белинский, в своем письме Н. В. Гоголю 15 июля 1847 г. писал: «Россия видит свое спасение не в мистицизме, не в аскетизме, не в пиэтизме, а в успехах цивилизации, просвещения, гуманности. Ей нужны не проповеди (довольно она слышала их!), не молитвы (довольно она твердила их!), а пробуждение в народе чувства человеческого достоинства, столько веков потерянного в грязи и навозе, права и законы, сообразные не с учением церкви, а с здравым смыслом и справедливостью, и строгое, по возможности, их выполнение» [В. Г. Белинский написал около 20 статей и рецензий, специально посвященных творчеству Н. В. Гоголя]. С момента написания этого письма прошло более 170 лет, но отзвуки его напоминают нам, сколько пустоты остается в образовании и в наши дни. Внимательная оценка нашего образования сразу дает возможность обнаружить основные его недостатки, такие как: формализм; применение в обучении методов принуждения; крайне слабый учет при обучении индивидуальных способностей человека; несовершенство методов оценки качества обучения; неудовлетворительная методика оценки знаний человека.

Защитники советского образования считают, что оно было лучшим, чем то, которое мы имеем сейчас, своей фундаментальностью. Но сущность фундаментальности советского образования не обосновывается. Уровень качества образования полезно измерять не пустыми эмоциями, а степенью просвещенности людей, содержанием их культуры и способностью использовать полученные знания для обеспечения достойного уровня жизни, приносящей человеку ощущение радости и комфорта. Когда научные знания могут использоваться только в ограниченных видах деятельности, когда экономика страны продолжительный период находится в стагнации, а в поведении людей остаются старые привычки к раболепству, тогда трудно признать образованность высокой. Мы часто замалчиваем и не только не решаем, но и не обсуждаем проблемы, ставшие причинами стагнации просвещенности нашего общества. Если в самом начале XIX столетия зарождающееся в России транспортное образование развивалось под влиянием лучших передовых инженерных мыслей и крепило связь с практикой строительства железной дороги, то теперь эта традиция осталась в декларативных заявлениях и редко проявляется.

В СССР в секторе высшей школы и в академической науке диплом о высшем образовании, или диплом об ученой степени, служил талоном на получение пожизненного пособия. С одной стороны, можно было активно

работать, но можно было почти ничего не делать, однако зарплата была одинаковой и для многих недостаточной. В настоящее время низкая заработная плата становится оправданием профессиональной деградации [1, стр. 174—175]. Уровень образованности не служит мерой определения уровня заработной платы, государство не установило мотивации к непрерывному повышению просвещенности, а это стало одной из причин низкой производительности труда. Низкая материальная обеспеченность ведет к тому, что университет не может обеспечить устройство на работу преподавателей высокой квалификации. Приглашая преподавателя из другого города, университет вынужден «решать проблему жилья», но на это идут в крайних случаях. Выбор осуществляется из очень узкого круга, и на работу в вуз попадают преподаватели со значительными недостатками. Это практически исключает реальную конкуренцию, вместо компетентного преподавателя из других регионов ректор и заведующие кафедрами вынуждены принимать того, кто живет рядом с вузом.

Изменения в получении транспортного образования в сторону его улучшения произойдут, когда станет возможно внедрить в процесс развития образования систему способов, способствующих реальному продвижению просвещенности:

— воспитание преподавателей с новым мышлением;

— разработка и внедрение в учебный процесс принципиально новых образовательных программ;

— обеспечение транспортных вузов современными техническими средствами и внедрение новых технологических процессов;

— внедрение в учебный процесс интерактивных методов обучения;

— правовое обеспечение совершенствования тесных связей транспортных организаций с кафедрами транспортных вузов;

— создание национальных транспортных научно-образовательных центров на базе лучших транспортных вузов;

— разработка системы мер по созданию транспортных школ и по включению их в научно-образовательные центры;

— разработка проектов нормативных правовых актов, призванных к регулированию отношений в сфере финансирования транспортного образования и в сфере управления им;

— разработка предложений по внесению изменений и дополнений в Трудовой кодекс РФ в части регулирования труда работников транспорта, а также работников в сфере транспортного образования. Необходимы обоснованные предложения по изменению и дополнению правовых норм, регулирующих оплату и нормирование труда работников транспорта;

— разработка предложений по созданию новых правовых регуляторов отношений в сфере развития источников финансирования транспортного образования.

Любая предлагаемая мера может оказаться жизнеспособной, если специалисты пройдут обучение и получат необходимые материальные и правовые инструменты для воплощения их в развитие транспортного образования.

В транспортных вузах следует провести серьезную оценку преподавателей, заведующих кафедрами и на основе полученных данных принять решение: о повышении квалификации преподавателей; об увольнении тех, кто не способен работать с новыми методиками и технологиями и не хочет этому учиться. Это касается и тех преподавателей, которые проработали в вузах десятки лет, но оказались противниками всего нового.

Не менее важной проблемой остается создание настоящей конкурентной обстановки, обеспечивающей выбор лучших преподавателей. В конкурсе начнут участвовать лучшие преподаватели, когда они увидят, что вуз обладает достаточной материально-технической, информационной базой и заработная плата не ниже ведущих европейских вузов. При таких условиях в сферу транспортного образования придут лучшие ученые-педагоги, которые являются мастерами своего педагогического дела, владеют иностранными языками, обладают высоким научным потенциалом. Грамотные преподаватели, мотивированные условиями работы и высокой заработной платой, будут прилагать значительные усилия, чтобы зарекомендовать себя, добиться участия в грантах, включения своих специальных курсов в образовательную программу, готовить и руководить уникальными научными проектами, вовлекая в них студентов и практиков транспортной отрасли, в том числе и зарубежных.

В сложившейся обстановке сегодняшнего дня на кафедрах транспортных университетов требуется организовать полное и объективное изучение транспортной практики с целью выявления проблем в транспортной отрасли. На основе собранных сведений о проблемах практики следует приступить к разработке новых образовательных программ по всем уровням подготовки и переподготовки специалистов транспорта, в том числе повышения квалификации. В связи с этим необходимо привлекать ведущих преподавателей вузов и опытных специалистов соответствующего направления транспортной деятельности.

После положительной оценки новых программ они подлежат включению в учебный процесс. На каждую новую образовательную программу важно удачно организовать и провести прием студентов или слушателей, которые ощутят полное удовлетворение полученными знаниями и новыми способностями. Для повышения качества подготовки специалистов следует ежегодно актуализировать содержание образовательных программ и постоянно совершенствовать методики обучения. Обучение станет плодотворным, если студенты с

увлеченностью будут стремиться к использованию полученных знаний в выбранной профессии. Мастерство преподавателя выполняет важную роль в привлечении внимания студентов к учебным материалам и раскрытию их значимости для будущей специальности.

Транспортный вуз создает условия для подготовки востребованных образовательных программ, обеспечивает обучение хорошими преподавателями, которые создадут все необходимое для качественной подготовки специалистов. Но этих условий окажется недостаточно, чтобы подготовленные специалисты стали востребованы транспортными организациями и получили высокую оценку.

Как мы говорили выше, большая часть поступивших в транспортный вуз студентов не подготовлена для обучения в вузе. Слабая школьная подготовка оказывается одной из причин, вызывающих множество разных проблем в становлении общей культуры общества, оказывающей влияние на развитие образования в целом, и на развитие транспортного, в частности. Неудачно подготовленные выпускники школ становятся заложниками вузов, куда они попадают в большей своей части случайно. Распространенная точка зрения, что после школы обязательно следует проступить в вуз для получения диплома, как визитной карточки, определяющей будущую жизнь, оказала свое отрицательное влияние на систему обучения и систему оценки знаний школьников. Чтобы как-то приблизить возможность отбора выпускников школ для поступления в вузы, стали внедрять ЕГЭ. За долгие годы систем единого государственного экзамена не продемонстрировала свою плодотворность. По причине огромного числа недостатков этой системы правила приема в университет, которые в 1990 г. составляли 10—15 страниц, в настоящее время увеличились в 5—7 раз. Новые правила приема компенсируют низкую подготовленность выпускников школ возможностью поступить туда, где зачисление будет гарантированно, но не в тот вуз, где есть образовательные программы, близкие к профессиональной ориентации абитуриента. Недостатки ЕГЭ пагубно влияют на воспитание школьников. Вектор их интенсивной работы устремлен к изучению только того материала, какой ограничен содержанием ЕГЭ. Заложенные в ЕГЭ ошибки становятся содержанием знаний выпускников школ. Поэтому, даже получив высокие баллы и поступив в вуз, такой выпускник окажется не подготовленным к обучению, по программам высшего образования. Разрыв связей между школьным обучением, сдачей ЕГЭ и выбором профессии оказывает негативное влияние на выпускников школ. Они лишаются полноценного школьного образования, попадают под сильно давящий психологический стресс при подготовке и сдаче ЕГЭ, а в результате оказывается, что полученные баллы по определенным предметам ему не нужны, так как для поступления в желаемый вуз требуются совершенно иные дисциплины, по которым ЕГЭ он не сдавал.

Школа не учит, но ставит не понятные ученику условия и принуждает их соблюдать, а в результате человек лишается своего права на продолжение обучения в вузе по нужной для него профессии. Слабо подготовленный школьник допускает досадные ошибки при выборе или сдаче ЕГЭ, и это обстоятельство вынуждает его зачисляться на любые другие доступные бюджетные места, но не по любви к профессии, а для того, чтобы просто получить диплом о высшем образовании. Такой выпускник вуза не пойдет работать по специальности, он станет искать иные пути для обустройства своей жизни. Неподготовленная система ЕГЭ не может испытываться каждый год на школьниках, которые вместо качественного обучения получают стресс от непродуманной, не педагогичной методики не на способность их учиться в вузе, а на умение выдержать унизительную процедуру давать ответ на вопросы, по каким трудно определить степень подготовленности выпускников школ. Низкая школьная подготовка, запутанные правила приема образуют условия приема в вузы по формальным признакам, не дающим убедительных основании о готовности и способности поступивших студентов учиться по программам высшего образования.

Школа окажется истинным маяком, направляющим путь обучения школьников, когда ее деятельность станет способной воспитывать молодежь с высоким нравственным мировоззрением и создаст все условия для выбора своей будущей профессии. Научить учиться можно только тогда, когда человек окажется заинтересованным в получении знания, ощутит его полезность, оказываясь под его влиянием, в обстановке, удовлетворяющей его жизненные потребности. Создание профильных транспортных школ с участием преподавателей транспортных вузов, может служить началом подготовки выпускников школ для обучения в транспортных университетах. Такие школы сомкнуться с транспортным вузом в единый образовательный центр, устремленный воплощать лучшие результаты науки в обучение нового поколения, которое обязано быть готово к развитию транспорта на основе новых технологий.

Большая помощь будет оказана транспортным вузам, если Министерство транспорта РФ:

— инициирует работу по созданию национальных транспортных научно-образовательных центров, в которых соединяться средние школы, колледжи, университет. За такими центрами следует закрепить определенные транспортные структуры, для которых будут готовиться требуемые специалисты. Структура центров может быть разной, ее содержание будет зависеть от задач, которые предстоит решать. Основной задачей станет высококачественная подготовка востребованных специалистов на основе комплексного участия в этом процессе транспортных организаций. Главной особенностью центров окажется их способность воспитывать тех специалистов, которые станут способными развивать всю транспортную систему на основе самых новых технологий,

обеспечивая ее безопасность, комфортность и продуктивность с позиций удовлетворения законных интересов всех субъектов общества и государства. Во главе центров следует поставить университет, дав ему полномочия вести организационную работу по направлениям развития науки, методики и учебного процесса по всем уровням и формам обучения, объединив средства и усилия школы, вуза и практических транспортных подразделений;

— поддержит, и будет способствовать росту числа источников финансирования транспортного образования. Полноценное развитие транспортного образования не получит должного результата, если источником его финансирования останется только федеральный бюджет;

— окажет содействие в разрешении вопроса предоставления льготного образовательного кредита студентам транспортных вузов. Процентная ставка рефинансирования такого кредита должна быть самой низкой, какую допускает Центральный банк РФ. Возможно, рефинансирование образовательного кредита для транспортных вузов должно быть установлено индивидуально минимальным. Эта задача может решиться при обоснованном ходатайстве Министерства транспорта РФ в Центральный банк РФ.

Право на получение такого образовательного кредита должны получать только те студенты, которые будут работать по специальности в структурах транспортной отрасли. Льготный образовательный кредит станет уникальным инструментом в стабилизации финансовых потоков, используемых для подготовки специалистов транспорта, для развития транспортного образования, что снизит нагрузку на государственный бюджет в части финансирования образования, сохраняя гарантированную подготовку востребованных специалистов. Студент, получивший право на льготный образовательный кредит, освоит желаемую профессию и укрепит чувство ответственности за свою деятельность под влиянием обязательств возвратить полученные финансовые средства после завершения обучения. Подготовленный на основе образовательного кредита специалист в процессе работы в транспортной отрасли устанавливает и укрепляет обратную связь в рыночных отношениях, возвращая сумму кредита и повышая привлекательность транспортного образования.

Транспорт развивается, и в силу этого многие хотят получить именно транспортное образование. Поддержать это желание и создать условия для получения престижного транспортного образования возможно, когда в России начнут создаваться уникальные транспортные школы как составная часть национального транспортного образовательного центра. Такие школы окажутся способными воспитывать молодежь с транспортным мировоззрением. Уровень, содержание выпускника такой школы станут демонстрировать его знание, насыщенное высокими этическими, моральными нормами, и показывать умения убежденного

профессионального ориентирования на продолжение обучения по освоению программ высшего образования. Для выпускников подобных школ не потребуется ЭГЭ, его заменят другие способы испытания, по которым будет удобно и просто формировать вывод о готовности и способности человека обучаться в транспортном вузе.

Подготовленный выпускник школы с рвением и устремленным желанием будет обучаться в транспортном университете. Но вузу нужно будет показать студентам высокое мастерство в подготовке будущих транспортников. Новейшее оборудование, современное программное обеспечение, лучшие преподаватели и самые достойные интерактивные методики обучения, тесно переплетенные с транспортной практикой, будут теми условиями, при каких станет возможно воспитывать специалистов нового поколения. Когда преподаватели не будут испытывать недостатка технического и технологического оснащения, требуемого для хорошего обучения, и получат удовлетворение от уровня своей заработной платы, тогда наступит возможность не только им самим повышать публикационную активность, но они научат этому студентов.

Международное присутствие транспортных университетов укрепится за счет роста способов сотрудничества преподавателей с зарубежными вузами. В таком сотрудничестве станут принимать участие и студенты транспортных вузов. Длинная цепь мотивов окажет свое плодотворное воздействие на увеличение разнообразных привлекательных научных проектов, звеном которых всегда будут научные исследования и публикации студентов и выпускников транспортных вузов. Это те необходимые показатели, которые в числе других определяют место в мировом рейтинге университетов.

Доверие к транспортным университетам значительно возрастет, когда будут созданы национальные транспортные научно-образовательные центры. Они станут и инструментами, и средствами по выводу транспортного образования на высокий уровень мировых показателей. Проект «Национальный научно-образовательный центр» — это пока идея, которая может стать основой к разработке программы, где следует предусмотреть этапы создания центра, с указанием ответственных лиц, наделенных полномочиями организовывать, создавать и демонстрировать результаты труда конкретными успехами в деле воспитания нового поколения специалистов транспорта.

Трудно и часто бесполезно строить, не видя модели функционирования построенного, не ставя цель, по какой только и можно определить, для чего нужно такое строительство. Началом всему должна быть цель, правильно выбранные способы, реализация которых приведет к ее достижению. Все затраты транспортного образования обусловливаются достижением единой цели — высококачественной подготовки специалистов, способных развивать транспортную систему по пути,

указанному в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2035 года.

Литература

1. Капица, С. П. Синергетика и прогнозы будущего / С. П. Капица, С. П. Курдюмов, Г. Г. Малинецкий. — Москва : Наука, 1997.

References

1. Kapitsa, S. P. Sinergetika i prognozy budushchego [Synergetics and forecasts of the future] / S. P. Kapitsa, S. P. Kurdyumov, G. G. Malinetskiy. — Moskva: Nauka, 1997.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378.1

© Лобачев Сергей Львович
— доктор технических наук, профессор, заведующий кафедрой «Информационные технологии в юридической деятельности и документационное обеспечение управления» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Проект сетевого транспортного университета в контексте процессов в образовании в 2020 году

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы готовности образовательных организаций транспортной отрасли к формированию отраслевой информационно-образовательной среды и ее практической реализации — сетевого отраслевого транспортного университета. Отмечается, что нормативная база обеспечивает возможность сетевой формы учебного процесса, а возможность интеграции транспортных вузов на программно-технологическом уровне до недавнего времени была не понятна. На ситуацию существенно повлияли процессы 2020 г., когда вузам поневоле пришлось организовывать учебный процесс с использованием дистанционных образовательных технологий, что привело к формированию набора платформ дистанционного обучения для их анализа на предмет взаимной интеграции. Кроме того, подавляющее большинство преподавателей получили опыт практического использования дистанционных технологий в учебном процессе, что позволяет говорить о формировании компетенций, необходимых для обеспечения проекта сетевого отраслевого транспортного университета преподавательским составом. В работе выделены причины, по которым практическая реализация такого университета становится вполне реальной именно в контексте событий 2020 г. Отмечается, что виртуальными представительствами учебных заведений в структуре сетевого университета являются системы дистанционного обучения вузов-участников, а очевидное преобладание платформы *Moodle* у транспортных вузов обеспечивает возможность реализации практически любых протоколов и регламентов, необходимых для практической реализации проекта. Утверждается, что в 2020 г. сформировались необходимые условия для реализации сетевого отраслевого университета, хотя

требуется еще решить экономические и методические задачи, стоящие перед данным проектом, но такие вопросы выходят за рамки статьи.

Ключевые слова: дистанционные образовательные технологии; платформы дистанционного обучения; интеграция образовательных программ; образовательный консорциум; сетевой университет.

© Sergey L. Lobachev
— Doctor of Technical Sciences, professor, head of the department 'Information Technologies in Jurisprudence and Management Documentation' of the Law Institute of the Russian University of Transport

The project of the Network Transport University in the context of educational processes in 2020

Abstract. The current paper has considered the readiness of educational organizations in the transport industry to form a sectoral information and educational environment and its practical implementation, namely a network sectoral transport university. There has been noted that the regulatory framework provides the possibility of a network educational process, but the possibility of integration of transport universities at the program-technological level was not clear until recently. The situation was significantly affected by the processes of 2020, when universities inevitably had to organize the educational process using distance learning technologies, which resulted in establishing distance learning platforms to analyze mutual integration. In addition, the overwhelming majority of teachers have gained experience in the practical use of distance technologies in the educational process, which allowed us to speak about the formation of competencies necessary to provide the project of a network sectoral transport university with the teaching staff. The current paper has discussed the reasons for practical implementation of such a university precisely in the context of the events of 2020. There has been noted that virtual bodies of educational institutions in the structure of a network university are distance learning systems of participating universities, and the obvious predominance of the *Moodle* platform among transport universities provides the possibility to implement almost any protocols and regulations required for the practical implementation of the project. There has been argued that in 2020 there were formed necessary conditions for the establishment of a network industry university, although it is still necessary to solve the economic and methodological problems facing this project, but such issues are beyond the scope of the current paper.

Keywords: distance educational technologies; distance learning platforms; integration of educational programs; educational consortium; network university.

Введение. Дистанционное обучение в процессе своего развития прошло несколько этапов [1, 2], но с переходом к использованию технологий Интернет стал вопрос о глобализации образовательных процессов [3, 4] и интеграции образовательных процессов различных учебных заведений путем образования консорциумов [5]. На международном уровне сетевые университеты, как объединение ресурсов нескольких университетов, стали появляться в 1990-х гг. [6] В России первые такие университеты возникли после 2000 г. Примерами подобных проектов являются:

- сетевой университет ШОС (2008 г.);
- сетевой университет СНГ (2010 г.);
- сетевой университет БРИКС (2015 г.) и др.

Базовой основой взаимной интеграции вузов и создания единого образовательного пространства является Болонская декларация, принятая европейскими странами в 1999 г. Решение проблемы координации и взаимной интеграции учебного процесса в зарубежных вузах решается за счет обеспечения мобильности студентов и преподавателей, путем предоставления возможности студентам и преподавателям продолжительное время работать или обучаться в однопрофильных вузах других стран, что обеспечивает взаимную интеграцию в методах, средствах и технологиях подготовки специалистов. Данный механизм в России практически не реализуется, однако с внедрением дистанционных образовательных технологий (ДОТ) появилась возможность обеспечения академической мобильности через системы дистанционного обучения (СДО) вузов, путем предоставления студентам курсов других однопрофильных вузов, а преподавателям — возможности вести учебные курсы в других вузах.

В системе образования России на уровне нормативной базы существует форма взаимодействия учебных заведений под названием «сетевая форма реализации образовательных программ» [Порядок организации и осуществления образовательной деятельности при сетевой форме реализации образовательных программ : утвержден приказом Минобрнауки России и Минпросвещения России от 5 августа 2020 г. № 882/391]. Однако широкого распространения она пока не получила. И только при массовом внедрении ДОТ данная форма может получить мощный импульс к реализации на практике.

Реализация возможностей взаимодействия вузов с использованием ДОТ и сетевая форма реализации образовательных программ до последнего времени сталкивались с целым рядом объективных и

субъективных причин, одной из основных являлась неумение или нежелание многих преподавателей вести преподавание с использованием ДОТ через СДО [7].

Ситуация существенно изменилась весной 2020 г., когда по причине эпидемии преподавателям пришлось использовать ДОТ в учебном процессе, и как следствие, у многих преподавателей сформировались навыки использования ДОТ и появились методические решения для реализации учебного процесса через Интернет.

Конечно, опыт, полученный преподавателями весной 2020 г., ограничен, и еще рано говорить о переходе на качественно новый уровень в использовании ДОТ, поскольку система образования в этот период столкнулась с массой проблем [8]. Но можно надеяться, что психологический барьер на пути использования ДОТ многими преподавателями весной 2020 г. был преодолен.

С учетом полученного опыта интересен вопрос, как ситуация 2020 г. повлияет на взаимную интеграцию учебного процесса между вузами и на отраслевое образование, как на основной инструмент формирования специалистов.

Основная часть. Объединение принципов сетевой формы реализации образовательных программ, технологий дистанционного обучения и актуальных требований различных отраслей промышленности к качеству подготовки специалистов может рассматриваться в качестве ведущей тенденции дальнейшего развития как системы высшего образования в целом, так и его отраслевых сегментов [9, 10]. Особо актуально внедрение и использование в учебном процессе сетевой формы реализации образовательных программ, опирающихся на ДОТ, и СДО для транспортных вузов России, поскольку именно транспортная отрасль отличается территориальной удаленностью и динамичностью перемещения ее специалистов, что существенно усложняет возможности обучения в конкретном образовательном центре. Перспективной формой организации отраслевого образования именно для транспортной отрасли может являться сетевой отраслевой транспортный университет (СОТУ), призванный обеспечить создание национальной научно-технической и образовательной базы в интересах комплексного кадрового обеспечения транспортной отрасли и системы межвузовского сотрудничества, направленной на достижение следующих целей:

- формирование единого (общего) образовательного пространства вузов путем реализации совместных образовательных программ, организации «включенного обучения», новых форм межвузовского сотрудничества в транспортной отрасли;
- разработку и реализацию на практике механизмов для развития академической мобильности студентов и преподавателей;
- создание распределенной, охватывающей всех сотрудников транспортной отрасли, системы дополнительного профессионального

образования, функционирующей на единых принципах, под централизованным контролем и опирающуюся на объединенный научный потенциал транспортных вузов.

Принципы построения СОТУ подробно были проработаны более пяти лет назад [11], однако в то время данный проект носил скорее постановочный характер, поскольку имели место те же трудности, с которыми сталкивалась сетевая форма обучения и о которых говорилось выше. Кроме того, неясным оставался вопрос выбора вузами платформ для реализации своих СДО, причем часть вузов на тот период еще не определилась с планами на внедрение СДО в принципе.

Конечно, реализация проекта СОТУ требует проработки многих аспектов: организационных, экономических, методических и т.д. Несмотря на эти сложности, идея организации образовательных консорциумов и сетевых университетов представляется весьма перспективной по целому ряду причин, среди которых стоит выделить следующие [12—14]:

- использование новых образовательных технологий в учебном процессе;
- формирование и постоянное расширение номенклатуры предлагаемых сетевых образовательных программ за счет интеграции вузов между собой и предприятиями отрасли;
- повышение качества образования, в том числе с учетом контроля качества обучения со стороны вузов-партнеров и предприятий отрасли;
- расширение возможностей международного сотрудничества;
- дополнительная рекламная акция по набору студентов;
- поддержание и дальнейшее повышение конкурентоспособности вузов — участников консорциума на внешнем и внутреннем рынках образовательных услуг;
- повышение рейтинга вузов — участников консорциума как внутри страны, так и за рубежом;
- объединение материально-технических (библиотеки, технические средства обучения и т.д.) и преподавательских ресурсов образовательных учреждений — участников сетевого взаимодействия.

Ниже основное внимание будет уделено организационно-технологическим вопросам, поскольку именно в этом направлении произошли существенные изменения в 2020 г.

События первой половины 2020 г. заставили все вузы принимать решения о развертывании СДО и их широком внедрении в учебный процесс, а следовательно, впервые появилась возможность провести анализ этих платформ. Опасения, что разнообразие платформ дистанционного обучения велико и в силу автономности вузов возможности регулирования процесса выбора таких систем весьма ограничены, оказались сильно преувеличены. Анализ платформ СДО

транспортных вузов, проведенный в начале сентября 2020 г. [15] показал следующее:

- все транспортные вузы развернули и используют минимум одну платформу СДО;
- *Moodle* используется в 80% вузов;
- *HyperMethod* — в 15%;
- *MS Teams* — 10%;
- 10% — остальные платформы, по одной реализации в вузе.

В ряде вузов используется более чем одна платформа, что отразилось на представленных выше результатах.

Преимущественное положение платформы *Moodle* в различных модификациях открывает большие возможности по взаимной интеграции СДО различных вузов за счет доступа к открытому коду.

Если обратиться к функциональной структуре информационно-образовательной среды СОТУ (рис. 1) [11], то главной задачей интеграции в нее виртуальных представительств вузов на программно-технологическом уровне является разработка и реализация:

- протокола обмена информацией виртуальных представительств вузов с центральным сервером сетевого университета, включая стандартизацию информации, подлежащей передаче;

регламента обмена по разработанным протоколам, учитывающим ряд организационных и технологических особенностей работы каждого виртуального представительства.

Разработка данных механизмов позволит формировать общесистемные ресурсы СОТУ, которыми являются каталоги и службы, объединенные в среду профессионального общения.

Виртуальными представительствами учебных заведений в структуре СОТУ (рис. 1) являются СДО вузов — участников консорциума, а преобладание платформы *Moodle* обеспечивает возможность реализации практически любых протоколов и регламентов, разработанных в рамках СОТУ. Возможность реализации интеграционных протоколов и регламентов была бы почти невозможна при отсутствии доступа к открытому коду платформ СДО вузов, потенциальных участников СОТУ, однако доминирование платформы *Moodle* снимает эти проблемы.

Конечно, решение технологических задач должно опираться на организационную основу СОТУ, которой является консорциум вузов. В состав консорциума могут входить различные организации из транспортной отрасли, среди которых могут быть:

- корпоративные учебные центры крупнейших транспортных компаний, таких как ОАО «РЖД», Аэрофлот и т.д.;
- средние профессиональные учебные заведения отрасли4
- зарубежные учебные заведения и компании;
- проектные организации отрасли и т.д.

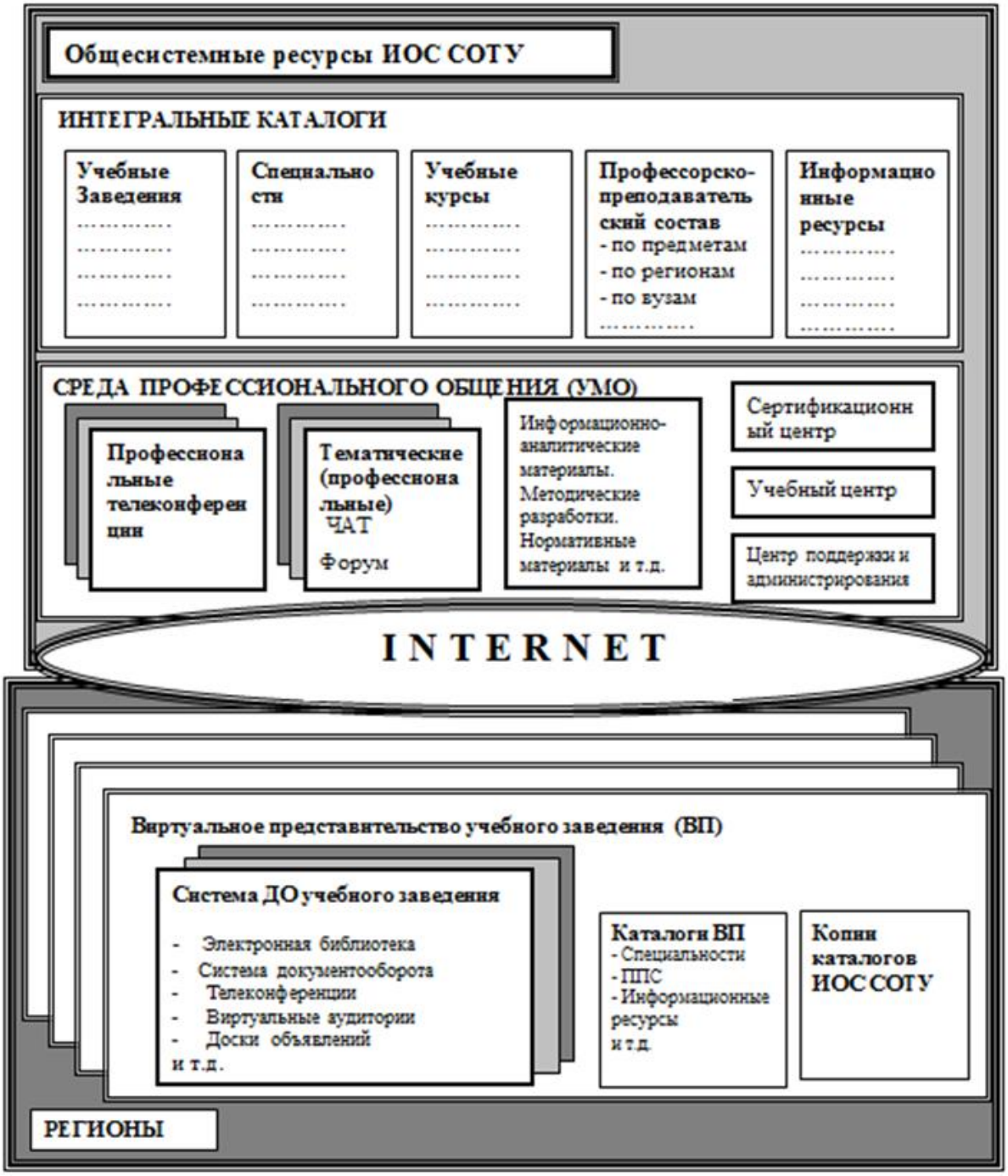


Рис. 1. **Функциональная структура информационно-образовательной среды СОТУ**

Участники консорциума могут структурироваться по степени участия и интегрированности в решение основных задач на полных и ассоциированных членов с возможностью изменения своего статуса при необходимости.

Сам консорциум университетов выполняет координирующую функцию, используя современные информационные технологии посредством информационно-образовательной среды СОТУ. Таким образом, информационно-образовательная среда СОТУ является

системообразующим элементом и именно поэтому данному вопросу здесь уделено основное внимание.

Заключение. Проект СОТУ может рассматриваться как реализация одного из направлений развития транспортной системы России, изложенных в Транспортной стратегии Российской Федерации. Реализация проекта позволит обеспечить транспортную отрасль инструментом подготовки квалифицированных специалистов на различном уровне, включая программы высшего и среднего профессионального образования, повышения квалификации и переподготовку персонала. Реализации СОТУ на основе цифровых образовательных технологий обеспечит доступность образовательных программ по всей территории РФ и за ее пределами, что особо важно именно для транспортной отрасли.

По состоянию на конец 2020 г. можно утверждать, что практическая реализация СОТУ становится вполне реальной по следующим причинам:

- проект СОТУ лежит в рамках Транспортной стратегии Российской Федерации;
- результаты анализа платформ СДО транспортных вузов показали возможность интеграции транспортных вузов в единую информационно-образовательную среду;
- опыт, полученный преподавателями в 2020 г., позволяет говорить о психологической готовности большинства преподавателей работать с использованием ДОТ;
- организационная форма образовательного консорциума уже отработана в рамках создания сетевых университетов в России и требуется только ее адаптация на особенности транспортной отрасли.

Представленные выше аргументы в пользу реализации проекта СОТУ являются необходимыми, но не достаточными условиями его создания. Выше не рассматривались экономические и методические вопросы, которые требуют для своего решения уже коллегиальной работы потенциальных участников образовательного консорциума. Но тот факт, что необходимые условия сформированы, позволяет говорить о возможности начала подготовительной работы по формированию консорциума транспортных вузов и СОТУ как его технологической реализации.

В заключении надо подчеркнуть, что реализация проекта СОТУ позволяет получить на практике:

- сетевые образовательные программы на уровне бакалавриата, магистратуры, аспирантуры, в том числе мультидисциплинарные;
- сетевые программы с участием различных образовательных организаций и предприятий транспортной отрасли;
- отраслевую систему повышения квалификации с использованием потенциала вузов транспортного профиля, независимо от места нахождения вуза или слушателей;

- профессиональные стажировки и учебные практики для студентов в организациях отрасли;
- совместные научные исследовательские проекты, научные конференции и т.д.

Таким образом, несмотря на целый ряд негативных процессов и событий в 2020 г., его положительным итогом может стать формирование условий для реализации на практике перспективной формы организации отраслевой системы подготовки кадров — сетевого отраслевого транспортного университета.

Литература

1. Андреев, А. А. Очерки дистанционного обучения в России // Управление образованием: теория и практика. — 2014. — № 1 (13). — С. 16—31.
2. Андреев, А. А. Теория и практика дистанционного обучения в России / А. А. Андреев [и др.]. — Москва : Изд-во МЭСИ, 1999.
3. Солдаткин, В. И. Глобализация высшего профессионального образования // Известия Международной академии наук высшей школы. — 2006. — № 3 (37). — С. 24—28.
4. Солдаткин, В. И. Тенденции глобализации в профессиональном образовании / В. И. Солдаткин, И. В. Дарда // в сборнике: Экономика, образование, управление: новые вызовы и перспективы // Материалы всероссийской научно-практической конференции молодых ученых, студентов и аспирантов, — Новочеркасск, 2010.
5. Лобачев, С. Л. Особенности построения портала сетевого консорциума вузов «Принтмедиа» // Труды XVIII Всероссийской научно-методической конференции «Телематика 2011». — Санкт-Петербург, 2011.
6. Оганесян, А. А. Новые формы университетского сотрудничества: международные университетские сети // Вестник РУДН. Серия: Экономика. — 2017. — Т. 25. — № 3. — С. 354—366
7. Лобачев, С. Л. Интернет-обучение: тенденции и проблемы / С. Л. Лобачев, В. И. Солдаткин // Телекоммуникации и информатизация образования. — 2004. — № 2.
8. Лобачев, С. Л. Некоторые проблемы реализации дистанционных образовательных технологий в вузах весной 2020 года // Материалы XXXI Конференции «Современные информационные технологии в образовании». — Троицк, 2020 // https://lk-ito.bytic.ru/uploads/files/materials.pdf
9. Юрьев, В. М. Сетевой университет как модель современных взаимодействий региональных университетов / В. М. Юрьев, И. В. Налетова // Вестник Тамбовского университета. Серия: Гуманитарные науки. — 2014. — № 3 (131). — С. 7—15.
10. Шуклина, Е. А. Сетевой университет как форма развития сетевых взаимодействий в образовательном пространстве макрорегиона, В сборнике: Российские регионы в фокусе перемен // Сборник докладов XII Международной конференции. Министерство образования и науки Российской Федерации; Уральский федеральный университет имени первого Президента России Б. Н. Ельцина // Высшая школа экономики и менеджмента. — 2018 // https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/61058/1/978-5-8295-0584-4_09.pdf

11. Лобачев, С. Л. Сетевой отраслевой транспортный университет как естественный этап развития транспортного образования // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 4(4). — С. 69—75.

12. Лобачев, С. Л. Анализ перспектив интеграции вузов в рамках сетевых университетов // Труды XXI Всероссийской научно-методической конференции «Телематика 2014», 2014 г. — Санкт-Петербург, 2014.

13. Краснова, Г. А. Сетевые университеты: зарубежный опыт и международные тенденции / Г. А. Краснова, В. В. Белоус // Вестник Российского университета дружбы народов. Серия: Информатизация образования. — 2016. — № 4. — С. 22—30.

14. Краснова, Г. А. Будущее сетевых университетов России // Образование и наука в России: состояние и потенциал развития. — 2018. — № 3. — С. 436—444.

15. Лобачев, С. Л. Обзор платформ дистанционного обучения транспортных вузов Российской Федерации / С. Л. Лобачев, О. А Малыгин // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 3 (35).

References

1. Andreyev, A. A. Ocherki distantsionnogo obucheniya v Rossii [Essays on distance learning in Russia] // Upravleniye obrazovaniyem: teoriya i praktika. — 2014. — № 1 (13). — S. 16—31.

2. Andreyev, A. A. Teoriya i praktika distantsionnogo obucheniya v Rossii [Theory and practice of distance learning in Russia] / A. A. Andreyev [i dr.]. — Moskva : Izd-vo MESI, 1999.

3. Soldatkin, V. I. Globalizatsiya vysshego professional'nogo obrazovaniya [Globalization of higher professional education] // Izvestiya Mezhdunarodnoy akademii nauk vysshey shkoly. — 2006. — № 3 (37). — S. 24—28.

4. Soldatkin, V. I. Tendentsii globalizatsii v professional'nom obrazovanii [Trends of globalization in vocational education] / V. I. Soldatkin, I. V. Darda // v sbornike: Ekonomika, obrazovaniye, upravleniye: novyye vyzovy i perspektivy // Materialy vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii molodykh uchenykh, studentov i aspirantov, — Novocherkassk, 2010.

5. Lobachev, S. L. Osobennosti postroyeniya portala setevogo konsortsiuma vuzov «Printmedia» [Features of the construction of the portal of the network consortium of universities "Printmedia"]// Trudy XVIII Vserossiyskoy nauchno-metodicheskoy konferentsii «Telematika 2011». — Sankt-Peterburg, 2011.

6. Oganesyan, A. A. Novyye formy universitetskogo sotrudnichestva: mezhdunarodnyye universitetskiye seti [New forms of university cooperation: international university networks] // Vestnik RUDN. Seriya: Ekonomika. —2017. — T. 25. — № 3. — S. 354—366

7. Lobachev, S. L. Internet-obucheniye: tendentsii i problemy [Internet learning: trends and problems] / S. L. Lobachev, V. I. Soldatkin // Telekommunikatsii i informatizatsiya obrazovaniya. — 2004. — № 2.

8. Lobachev, S. L. Nekotoryye problemy realizatsii distantsionnykh obrazovatel'nykh tekhnologiy v vuzakh vesnoy 2020 goda [Some problems of the implementation of distance educational technologies in universities in the spring of 2022]// Materialy XXXI Konferentsii «Sovremennyye informatsionnyye tekhnologii v obrazovanii». — Troitsk, 2020 // https://lk-ito.bytic.ru/uploads/files/materials.pdf

9. Yur'yev, V. M. Setevoy universitet kak model' sovremennykh vzaimodeystviy regional'nykh universitetov [Network University as a Model of Modern Interactions of Regional Universities]/ V. M. Yur'yev, I. V. Naletova // Vestnik Tambovskogo universiteta. Seriya: Gumanitarnyye nauki. — 2014. — № 3 (131). — S. 7—15.

10. Shuklina, Ye. A. Setevoy universitet kak forma razvitiya setevykh vzaimodeystviy v obrazovatel'nom prostranstve makroregiona [Network University as a Form of Development of Network Interactions in the Educational Space of the Macro-region], V sbornike: Rossiyskiye regiony v fokuse peremen // Sbornik dokladov XII Mezhdunarodnoy konferentsii. Ministerstvo obrazovaniya i nauki Rossiyskoy Federatsii; Ural'skiy federal'nyy universitet imeni pervogo Prezidenta Rossii B. N. Yel'tsina // Vysshaya shkola ekonomiki i menedzhmenta. — 2018 // https://elar.urfu.ru/bitstream/10995/61058/1/978-5-8295-0584-4_09.pdf

11. Lobachev, S. L. Setevoy otraslevoy transportnyy universitet kak yestestvennyy etap razvitiya transportnogo obrazovaniya [Network industry transport university as a natural stage in the development of transport education] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 4(4). — S. 69—75.

12. Lobachev, S. L. Analiz perspektiv integratsii vuzov v ramkakh setevykh universitetov [Analysis of the prospects for the integration of universities within the framework of network universities] // Trudy XXI Vserossiyskoy nauchno-metodicheskoy konferentsii «Telematika 2014», 2014 g. — Sankt-Peterburg, 2014.

13. Krasnova, G. A. Setevyye universitety: zarubezhnyy opyt i mezhdunarodnyye tendentsii [Network universities: foreign experience and international trends]/ G. A. Krasnova, V. V. Belous // Vestnik Rossiyskogo universiteta druzhby narodov. Seriya: Informatizatsiya obrazovaniya. — 2016. — № 4. — S. 22—30.

14. Krasnova, G. A. Budushcheye setevykh universitetov Rossii [The future of Russian network universities]// Obrazovaniye i nauka v Rossii: sostoyaniye i potentsial razvitiya. — 2018. — № 3. — S. 436—444.

15. Lobachev, S. L. Obzor platform distantsionnogo obucheniya transportnykh vuzov Rossiyskoy Federatsii [Review of distance learning platforms for transport universities in the Russian Federation] / S. L. Lobachev, O. A Malygin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 3 (35).

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.9:656.7.025

© Кузаков Дмитрий Вадимович
— преподаватель кафедры организации судебной и правоохранительной деятельности, Восточно-Сибирский филиал Российского государственного университета правосудия
d_kuzakov@inbox.ru

Типичные следы преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров водным и воздушным транспортом (ст. 238 УК РФ)

Аннотация. В статье отмечается значительное количество происшествий на воздушном и водном транспорте, а также сложность расследования преступлений, совершенных на данных видах транспорта, в связи с их спецификой. Автором предлагается классификация следов преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров на водном и воздушном транспорте, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья граждан. Основанием классификации выступают факты, на которые указывают следы данного вида преступления.

Ключевые слова: след; водный транспорт; воздушный транспорт; оказание услуг.

© Dmitriy V. Kuzakov
— lecturer of the department of organization of judicial and law enforcement activities of the East Siberian Branch of the Russian State University of Justice

Typical traces of crimes related to the services for passenger transportation by water and air (Art. 238 of the Criminal Code of the Russian Federation)

Abstract. The current paper has considered a significant number of accidents on air and water transport, as well as the complexity of the investigation of crimes committed on these modes of transport, due to their specificity. The author has proposed a classification of traces of crimes related

to the services for passenger transportation by water and air, that do not meet the requirements for life and health safety of citizens. The base of the classification consisted of the facts, which were indicated by the traces of this type of crime.

Keywords: trace; water transport; air transport; service.

В настоящее время на территории РФ происходит значительное количество происшествий на воздушном и водном транспорте. За период с 2015 по 2019 гг. (рис. 1) произошло 201 происшествие на воздушном и 434 происшествия на водном транспорте (26 — внутренний водный, 408 — морской транспорт). В результате происшествий на воздушном транспорте за указанный период (рис. 2) погибло 367 человек, на водном транспорте — 208 человек (13 — внутренний водный, 195 — морской транспорт). Стоит отметить и наблюдаемый значительный рост числа происшествий на водном и воздушном транспорте в сравнении с показателями 2000 и 2010 гг.

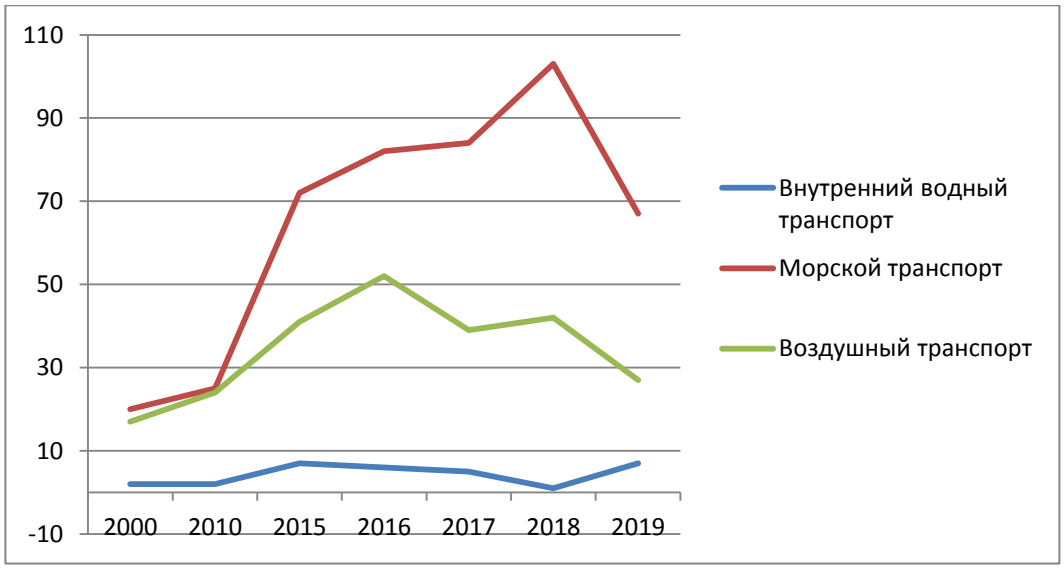


Рис. 1. **Число происшествий на водном и воздушном транспорте**
[https://gks.ru/bgd/regl/b20_11/Main.htm; Анализ и состояние аварийности; URL: https://sea.rostransnadzor.ru/funktsii/rassledovanie-transportny-h-proisshes/analiz-i-sostoyanie-avarijnost]

Такие происшествия вызывают широкий общественный резонанс, поскольку их характерными последствиями являются существенный материальный ущерб и многочисленные человеческие жертвы. По мнению ряда авторов [6; 8], одно из эффективных средств предупреждения преступлений на водном и воздушном транспорте — наличие уголовной ответственности за оказание услуг по перевозке пассажиров водным и воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности их жизни и здоровья.

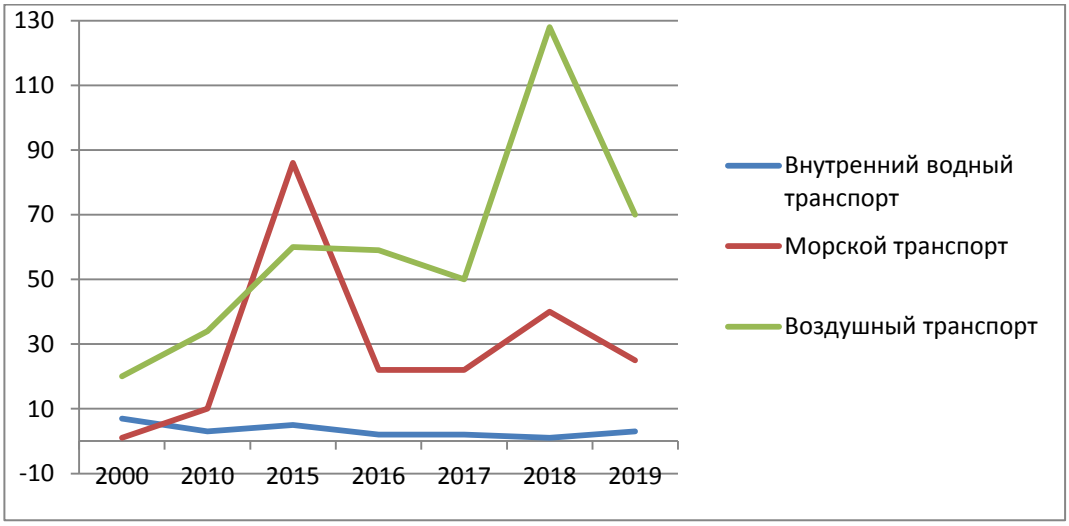


Рис. 2. Число погибших в результате происшествий на водном и воздушном транспорте
[https://gks.ru/bgd/regl/b20_11/Main.htm;
URL: https://sea.rostransnadzor.ru/funktsii/rassledovanie-transportny-h-proisshes/analiz-i-sostoyanie-avarijnost]

Стоит констатировать, что на сегодняшний день проблематика выявления и расследования указанных преступлений не получила широкого освещения в криминалистической литературе. Однако несмотря на отсутствие комплексных монографических исследований по заявленной проблематике, имеется ряд публикаций, посвященных отдельным ее аспектам, в частности, это работы Д. А. Степаненко, Е. А. Липуновой [6], А. М. Журбенко, С. В. Пахомова [3], О. Н. Куликовой [4].

Между тем расследование преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров водным и воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья граждан, имеет специфику и осложнено определенными факторами. Одним из таких факторов выступает следовая картина преступления, которая в связи с особенностями движения водного и воздушного транспорта, как правило, мало информативна, а отдельные следы прослеживаются на протяжении всего маршрута перемещения транспортного средства, что требует надлежащего криминалистического обеспечения процесса расследования [7]. В тех условиях, с которыми сталкиваются субъекты поисково-познавательной деятельности, несомненно, ключевым при обнаружении и фиксации любых следов является фактор времени. При этом стоит учитывать, что информативность материальных и идеальных следов может оказаться на порядок ниже, чем следов виртуальных (цифровых), которые в современных условиях развития цифровой среды приобретают все большую значимость в процессе раскрытия и расследования преступлений. Под виртуальными (цифровыми) следами, на наш взгляд, стоит понимать любую криминалистически значимую информацию о

событиях или действиях, которая хранится на электронных носителях и доступ к которой осуществляется с помощью компьютерных устройств.

При расследовании преступления, предусмотренного ст. 238 УК РФ, а именно оказания услуг по перевозке пассажиров водным или воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности их жизни и здоровья, необходимо, в первую очередь, обнаружить следы, свидетельствующие (в своей совокупности или по отдельности) о возможном факте осуществления перевозки пассажиров на конкретном судне.

Предлагаем условно разделить данные следы на следующие группы, в зависимости от фактов, на которые они указывают.

1. Следы, указывающие на факт оказания услуг по перевозке пассажиров на водном и воздушном транспорте, которые, в свою очередь, можно разделить на следующие подгруппы.

1.1. Материальные:

— следы присутствия пассажиров на борту судна. Подтверждением факта нахождения пассажиров на борту судна могут являться оставленные на различных поверхностях судна следы, принадлежащие пассажирам (следы пальцев рук, следы обуви, слюна, запаховые следы и т.д.), а также оставленные личные вещи;

— следы пальцев рук на купюрах, изъятых у перевозчика в рамках проведения оперативно-розыскного мероприятия «проверочная закупка»;

— имущество, переданное перевозчику в счет оплаты услуг по перевозке. В некоторых случаях в счет оплаты услуги по перевозке заказчик может предоставить какое-либо имущество, подтверждение передачи которого (в совокупности с другими обстоятельствами) может являться доказательством факта оказания услуг по перевозке пассажира. Так, например, по уголовному делу № 11702009303760273 в 2017 г. на о. Ольхон Иркутской области гр. М., оказывая услугу по перевозке пассажиров на воздушном судне «Сессна-172», вследствие ряда технических нарушений совершил аварийную посадку на поверхности оз. Байкал, чем поставил под угрозу безопасность жизни и здоровья перевозимых граждан. В качестве оплаты за оказанную услугу гр. М. принял построенную одним из пассажиров деревянную лестницу, которая заключением стоимостной экспертизы была оценена в 4719 руб.

1.2. Идеальные: показания свидетелей, потерпевших, подозреваемых (обвиняемых). В данном случае обстоятельства произошедшего события устанавливаются при производстве допросов, очных ставок.

1.3. Виртуальные (цифровые):

— биллинговая информация. Применительно к сфере электросвязи, под биллинговыми данными понимаются формируемые сетевым оборудованием сведения о стоимости услуг связи, о тарифах и прочих стоимостных характеристиках, а также о технических, временных и пространственных параметрах работы оборудования связи, необходимых

для расчета за предоставляемые услуги. Под биллинговой информацией, используемой в деятельности правоохранительных органов, понимаются данные о соединениях абонентских терминалов сетей связи, в том числе данные о неотвеченных вызовах, об используемом оконечном оборудовании, справочная информация об абонентах, сведения о приемо-передающем сетевом оборудовании и пространственно-временных характеристиках работы сотовых телефонов, данные о радиотелефонах, работавших в заданных пространственных областях [9]. Таким образом, биллинговая информация позволяет установить факт совместного или отдельного перемещения перевозчика и пассажира (-ов) по акватории;

— данные выписки по лицевому счету пассажира и перевозчика в случае оплаты услуги по перевозке путем перечисления денежных средств пассажиром на счет перевозчика.

2. Следы, указывающие только на факт перемещения судна:

— горюче-смазочные вещества на поверхности водоема. К следам данного типа можно отнести нефтепродукты, используемые для обеспечения движения и исправной работы водного транспорта. Оставленные на поверхности водоема нефтепродукты в концентрации, превышающей допустимый минимум, позволяют сделать вывод о том, что техническое состояние судна не соответствует техническим требованиям (п. 272, 283—291 постановления Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 623 «Об утверждении технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта» и подп. «б», «д», «ж», «п» п. 4.4.1 ГОСТ Р 55631-2013 «Внутренний водный транспорт. Суда. Общие требования безопасности»), что представляет угрозу безопасности жизни и здоровья лиц, находящихся на борту судна. Наиболее эффективным способом фиксации такого следа считаем аэрофотосъемку с использованием беспилотных летательных аппаратов. Дальнейшее их исследование производится посредством судебной экспертизы горюче-смазочных материалов. Для сбора и исследования следов нефти с водных поверхностей существуют различные технические устройства [см. например, Устройство для определения концентрации нефти (нефтепродуктов) в воде // SU 1594395 A1. 16 декабря 1986 г.; Устройство для отбора пленок нефти и нефтепродуктов с поверхности воды // RU 2679232 C1. 6 декабря 2017 г.]; рекомендации по проведению исследования изъятых проб содержатся в научных трудах [2]. Однако обнаружение таких следов усложняется на водных пространствах с высокой скоростью течения (пороги, стрежени и т.п.), поскольку в подобных условиях след теряет свою устойчивость, а следовательно, становится непригодным, поэтому считаем благоприятной для расследования ситуацию, когда данный след оставлен на поверхности водоемов с малой скоростью течения (плесы, озера, водохранилища и т.п.);

— данные системы навигации водных и воздушных судов. Согласно п. 4.6.23 ГОСТ Р 55631-2013 «В целях обеспечения безопасности судоходства

судно должно быть укомплектовано навигационным оборудованием и обеспечено навигационным снабжением в зависимости от разряда водного бассейна, в котором предполагается эксплуатация судна, типа и размеров судна». Судовое навигационное оборудование служит для непрерывного обеспечения достоверной информацией, позволяющей безопасно управлять движением судна по акваториям и для ориентирования судоводителей. Согласно постановлению Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» морские суда и суда внутреннего речного и смешанного плавания подлежат обязательному оснащению аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS. Благодаря этому не только повышается уровень безопасности и эффективности перевозок пассажиров, но и осуществляется сбор и хранение информации о перемещении судна, на котором установлено навигационное оборудование со спутниковой навигацией. Извлекая хранящиеся в системе навигационного оборудования данные, следователь получает информацию о перемещении судна по акватории, что позволяет ему сделать вывод о факте перемещения судна тем или иным маршрутом, а также данные о совершенных остановках судна.

Бортовые устройства регистрации являются основным техническим средством получения объективной информации для установления обстоятельств и причин авиационных происшествий. Поэтому особое внимание при осмотре воздушного судна в рамках расследования преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности, необходимо уделить поиску и сохранению бортовых самописцев (так называемых «черных ящиков»), которые автоматически фиксируют внутренние и внешние переговоры, действия членов экипажа с органами управления воздушным судном, а также различные параметры полета и условия работы систем воздушного судна [5, стр. 56—57]. Совместное рассмотрение синхронизированных во времени записей параметров полета и переговоров помогает установить действия экипажа и режим работы агрегатов воздушного судна. Дешифрование полетных данных при использовании компьютерных программ позволяет наглядно смоделировать последний полет конкретного воздушного судна [1, стр. 112—113].

Также экипажами воздушных судов активно используются и дополнительные средства объективного контроля, в частности видеорегистраторы, приемники GPS-навигации, а на некоторых легких и сверхлегких воздушных судах такие приборы являются единственными средствами контроля, поскольку установка бортовых устройств, записывающих речевую и параметрическую информацию, на них конструктивно не предусмотрена;

— температурные показатели двигателя. Вследствие сгорания горюче-смазочного вещества в системе двигателя внутреннего сгорания происходит сильное повышение температуры основных узлов, остывание которых занимает довольно продолжительное время. По этой причине считаем возможной практику проверки температурных показателей двигателя судна в случае, когда на основании имеющихся данных перевозка на судне осуществлялась недавно, чтобы доказать факт возможного передвижения судна. Касаемо водного транспорта необходимо отметить, что в соответствии с Приложением № 2 приказа Минтранса России от 10 мая 2011 г. № 133 «Об утверждении правил ведения журналов судов» на борту каждого судна, имеющего право плавания под Государственным флагом РФ, независимо от формы собственности, ведется машинный журнал, в котором помимо прочего обязательно производятся записи о времени пуска/остановки главного двигателя, параметры его работы, состояние вспомогательных двигателей и другого вспомогательного оборудования.

3. Следы, указывающие на наличие реальной опасности оказанной услуги для жизни и здоровья пассажиров:

— выявленные в ходе осмотра и в результате проведения экспертиз нарушения требований законов, приказов, регламентов, руководств в области:

• пожарной безопасности: в соответствии с п. 10.4.1 Руководства по квалификации и освидетельствованию маломерных судов Р.044-2016, утвержденного приказом Российского речного регистра от 21 октября 2016 г. № 74-п, судно должно быть снабжено необходимым количеством средств пожаротушения, а именно: количество огнетушителей должно соответствовать количеству помещений на судне. В обязательном порядке огнетушитель должен быть в машинном отделении, рулевой рубке и на палубе судна. Огнетушители должны быть в исправном состоянии, без механических повреждений, в том числе пластмассовых раструбов и иметь отметки об их проверке или сроке годности;

• обеспечения спасательными средствами: в соответствии с п. 10.2.1—10.2.11 указанного выше Руководства судно должно быть укомплектовано спасательными плотами на количество 100% людей;

• конструктивных особенностей судна, влияющих на безопасность пассажиров: в соответствии с п. 3.3.1, 3.3.2 Руководства по летной эксплуатации самолета ТВС-2МС-24 2014 г. максимально допустимое к перевозке количество пассажиров на борту не должно превышать 12 человек;

— выявленные в ходе осмотра и в результате проведения экспертиз факты отсутствия документов, которые должны находиться на судне для подтверждения права перевозки пассажиров на платной основе: в соответствии со ст. 14 КВВТ РФ и ст. 67 Воздушного кодекса РФ на судах в обязательном порядке должны находиться судовой и бортовой журналы.

Приведенная классификация следов преступлений, связанных с оказанием услуг по перевозке пассажиров водным и воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности жизни и здоровья граждан, позволяет, с учетом специфики данного вида преступления, выделить и разграничить следы, оставленные в результате совершения преступления, предусмотренного ст. 238 УК РФ. Причем, отражение в данной классификации нашли не только «традиционные» материальные и идеальные следы, но и следы, обнаружение, фиксация, изъятие и исследование которых представляют собой сложные технические процессы, требующие применения специальных знаний, умений и навыков, а также использования современных технико-криминалистических средств.

Таким образом, данная классификация может послужить не только теоретической основой для изучения особенностей расследования и раскрытия преступлений данного вида, но и лечь в основу соответствующих методических разработок для следователей.

Литература

1. Балашов, Д. Н. Методика расследования преступных нарушений правил полетов или подготовки к ним в Вооруженных Силах РФ : дис. … канд. юрид. наук. — Москва, 2000. — С. 112—113.

2. Жук, А. С. Разработка универсальных методик количественного определения нефтепродуктов в воде / А. С. Жук, А. И. Рубайло // Журнал сибирского федерального университета. Серия: Химия. — 2014. — Т. 7. — № 3. — С. 361—370.

3. Журбенко, А. М. Особенности доказывания обстоятельств совершения преступлений в сфере оказания услуг населению по пассажирским и грузовым перевозкам воздушным и водным видами транспорта, не отвечающим требованиям безопасности / А. М. Журбенко, С. В. Пахомов // Белгородские криминалистические чтения : сборник научных трудов. — Белгород : Белгородский юридический институт МВД России имени И. Д. Путилина, 2018.

4. Куликова, О. Н. Проблемные вопросы, возникающие при применении ст. 238 УК РФ в случаях оказания услуг водным транспортом // Российский следователь. — 2015. — № 20. — С. 52—54.

5. Митрофанова, А. А. Криминалистическое обеспечение первоначального этапа расследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации воздушного транспорта (ст. 263 УК РФ): актуальные проблемы теории и практики : дис. … канд. юрид. наук. — Иркутск, 2017.

6. Степаненко, Д. А. О практике выявления и расследования преступлений об оказании услуг по перевозке пассажиров воздушным транспортом, не отвечающих требованиям безопасности / Д. А. Степаненко, Е. А. Липунова // Сибирские уголовно-процессуальные и криминалистические чтения. — 2017. — № 4 (18). — С. 115—127.

7. Степаненко, Д. А. Криминалистическое обеспечение расследования как категория криминалистики / Д. А. Степаненко, А. А. Митрофанова // Глаголъ правосудия. — 2017. — № 2 (14). — С. 60—64.

8. Эминов, В. Э. Предупреждение транспортных происшествий // Союз криминалистов и криминологов. — 2013. — № 1. — С. 146—153.

9. Невский, С. А. Проблемы правового регулирования получения и использования технической информации телекоммуникационных сетей в деятельности по раскрытию и расследованию преступлений / С. А. Невский, О. В. Ладухин // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. — 2014. — № 8.

References

1. Balashov, D. N. Metodika rassledovaniya prestupnykh narusheniy pravil poletov ili podgotovki k nim v Vooruzhennykh Silakh RF [Methods of investigation of criminal violations of flight rules or preparation for them in the RF Armed Forces]: dis. … kand. yurid. nauk. — Moskva, 2000. — S. 112—113.

2. Zhuk, A. S. Razrabotka universal'nykh metodik kolichestvennogo opredeleniya nefteproduktov v vode [Development of universal methods for the quantitative determination of oil products in water] / A. S. Zhuk, A. I. Rubaylo // Zhurnal sibirskogo federal'nogo universiteta. Seriya: Khimiya. — 2014. — T. 7. — № 3. — S. 361—370.

3. Zhurbenko, A. M. Osobennosti dokazyvaniya obstoyatel'stv sovershenіya prestupleniy v sfere okazaniya uslug naseleniyu po passazhirskim i gruzovym perevozkam vozdushnym i vodnym vidami transporta, ne otvechayushchim trebovaniyam bezopasnosti [Features of proving the circumstances of the commission of crimes in the sphere of providing services to the population for passenger and cargo transportation by air and water transport that do not meet safety requirements]/ A. M. Zhurbenko, S. V. Pakhomov // Belgorodskiye kriminalisticheskiye chteniya : sbornik nauchnykh trudov. — Belgorod : Belgorodskiy yuridicheskiy institut MVD Rossii imeni I. D. Putilina, 2018.

4. Kulikova, O. N. Problemnyye voprosy, voznikayushchiye pri primenenii st. 238 UK RF v sluchayakh okazaniya uslug vodnym transportom [Problematic issues arising from the application of Art. 238 of the Criminal Code of the Russian Federation in cases of providing services by water transport] // Rossiyskiy sledovatel'. — 2015. — № 20. — S. 52—54.

5. Mitrofanova, A. A. Kriminalisticheskoye obespecheniye pervonachal'nogo etapa rassledovaniya narusheniy pravil bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii vozdushnogo transporta (st. 263 UK RF) [Forensic support of the initial stage of investigation of violations of traffic safety rules and the operation of air transport (Article 263 of the Criminal Code of the Russian Federation)]: aktual'nyye problemy teorii i praktiki : dis. … kand. yurid. nauk. — Irkutsk, 2017.

6. Stepanenko, D. A. O praktike vyyavleniya i rassledovaniya prestupleniy ob okazanii uslug po perevozke passazhirov vozdushnym transportom, ne otvechayushchikh trebovaniyam bezopasnosti [On the practice of detecting and investigating crimes on the provision of services for the carriage of passengers by air that do not meet safety requirements]/ D. A. Stepanenko, Ye. A. Lipunova // Sibirskiye ugolovno-protsessual'nyye i kriminalisticheskiye chteniya. — 2017. — № 4 (18). — S. 115—127.

7. Stepanenko, D. A. Kriminalisticheskoye obespecheniye rassledovaniya kak kategoriya kriminalistiki [Forensic support of the investigation as a category of criminalistics]/ D. A. Stepanenko, A. A. Mitrofanova // Glagol" pravosudiya. — 2017. — № 2 (14). — S. 60—64.

8. Eminov, V. E. Preduprezhdeniye transportnykh proisshestviy [Prevention of traffic accidents]// Soyuz kriminalistov i kriminologov. — 2013. — № 1. — S. 146—153.

9. Nevskiy, S. A. Problemy pravovogo regulirovaniya polucheniya i ispol'zovaniya tekhnicheskoy informatsii telekommunikatsionnykh setey v deyatel'nosti po raskrytiyu i rassledovaniyu prestupleniy [Problems of legal regulation of obtaining and using

technical information of telecommunication networks in the activity of detecting and investigating crimes]/ S. A. Nevskiy, O. V. Ladukhin // Gumanitarnyye, sotsial'no-ekonomicheskiye i obshchestvennyye nauki. — 2014. — № 8.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.97

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

© Шиян Валентина Ивановна,
— кандидат юридических наук, доцент, доцент
кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика»
Юридического института Российского университета транспорта
valentina-shiyan@yandex.ru

Современные тенденции незаконного оборота наркотиков на объектах транспорта

Аннотация. В числе приоритетных задач, которые приходится решать абсолютному большинству государств мира, — противодействие наркопреступности, в том числе и на объектах транспортной инфраструктуры. Транспорт России (особенно автомобильный и железнодорожный) организованные преступные группы и преступные сообщества активно используют при транспортировке наркотиков. Несмотря на наращивание совместных усилий по борьбе с наркоугрозой, проведение международных антинаркотических операций, развитие и использование Межгосударственного информационного банка, создание специализированных подразделений по контролю за оборотом наркотиков и др., проблема распространения наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ, прекурсоров наркотических средств и психотропных веществ, продолжает оставаться актуальной. В статье содержатся итоги исследования статистических показателей ФКУ «ГИАЦ МВД России» за период с 2015 по 2019 гг. (прежде всего, сведений о состоянии наркопреступлений и лиц, их совершивших как в целом по России, так и на объектах транспорта; о состоянии преступности на воздушном, железнодорожном и других видах транспорта Российской Федерации; сводного отчета о состоянии преступности на транспорте), приговоров федеральных судов общей юрисдикции по делам о незаконном обороте наркотиков, фундаментальных положений

отечественной криминологии, что позволило выявить современные тенденции наркопреступности на объектах транспорта, провести сравнительно-правовой анализ с общероссийскими показателями. Особое внимание было обращено на использование возможностей современной науки в процессе изготовления новых наркотиков и наркоторговле. По мнению авторов, зафиксированные в 2019 г. тенденции снижения обусловлены, прежде всего, результативностью профилактической деятельности правоохранительных органов. Выводы, к которым пришли авторы, позволят, главным образом, расширить сферы криминологического знания о современном состоянии и тенденциях наркопреступности на объектах транспорта, обосновать разработку более эффективных мер профилактики, своевременно выявлять новые угрозы транспортной безопасности и целенаправленно применять организационно-управленческие решения.

Ключевые слова: наркопреступность; наркоторговля; угрозы; транспортная преступность; объекты транспортной инфраструктуры; наркоситуация; состояние преступности; тенденции преступности.

© Olga R. Afanasieva
— Doctor of Law, docent, professor of the department ‘Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Valentina Iv. Shiyan
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department ‘Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

Current trends in drug trafficking at transport facilities

Abstract. Among the priority tasks for the majority of the world countries is an anti-drug issue, including at transport infrastructure facilities. Transport in Russia (especially road and rail) is actively used by organized criminal groups and criminal communities for drug transportation. Despite the joint effort increase in drug threat to control, the conduct of international anti-drug operations, the development and use of the Interstate Information Bank, the establishment of specialized units for drug trafficking control, the problem of proliferation of drugs, psychotropic and potent substances, precursors of narcotic drugs and psychotropic substances still continues to be of great relevance. The current paper has presented the study results of the statistical indices of the PKI “GIAC of the Ministry of Internal Affairs of Russia” for the period from 2015 to 2019 (first of all, information on the state of drug-related

crimes and the persons who committed them in Russia both as a whole and at transport facilities; on the state of criminality on air, railway and other modes of transport in the Russian Federation; a summary report on the state of criminality in transport), sentences of federal courts of general jurisdiction in cases of illegal drug trafficking, fundamental provisions of domestic criminology, which made it possible to identify current trends in drug criminality at transport facilities, to conduct a comparative legal analysis with national indices. Particular attention has been paid to using the capabilities of modern science in the process of production of new drugs and drug trafficking. According to the authors, the decline trends recorded in 2019 were primarily due to the efficiency of the preventive activities of law enforcement agencies. The conclusions made by the authors will allow expanding the scope of criminological knowledge about the current condition and trends of drug criminality at transport facilities, to justify the development of more effective preventive measures, to timely identify new threats to transport security and purposefully apply organizational and managerial decisions.

Keywords: drug criminality; drug trafficking; threats; traffic criminality; transport infrastructure facilities; drug situation; state of criminality; criminality trends.

В Российской Федерации незаконный оборот наркотиков относится к числу основных криминальных угроз государственной, общественной и транспортной безопасности, наряду с угрозами террористического, технического, информационного, экологического и иного характера [1, стр. 76—79].

Наркомания как социальное явление появилось буквально с самого возникновения человечества, вместе с тем до конца XIX столетия наркоманию не воспринимали как серьезную международную проблему, требующую консолидации усилий всех государств.

Не вдаваясь в подробности эволюции наркопреступности на территории нашего государства, отметим, что, начиная с 1990-х гг. начался активный процесс вовлечения России в орбиту международной организованной преступности, занимающейся распространением наркотиков [3, стр. 219; 5, стр. 4—10]. Международные преступные группировки привлекали «прозрачные» границы того времени; масштабы территории России, что уже само по себе предопределяет крупный рынок сбыта; развитая транспортная инфраструктура, посредством которой осуществляется связь всех регионов страны в единое целое; выгодное географическое положение, способствующее транзиту наркотиков.

Важность противодействия незаконному обороту наркотиков обусловлена тем, что эта преступная деятельность имеет транснациональный характер, превалирует в структуре организованной преступности, тесно связана с коррупцией, преступлениями

террористического характера, траффикингом, негативно влияет на все сферы общественной жизни, способствует значительному ухудшению состояния здоровья населения [2, стр. 21—26].

Существенное значение для осуществления мер предупреждения имеет криминологическая информация о состоянии и тенденциях наркопреступности, в том числе и на объектах транспорта. Транспорт России играет существенную роль в экономическом, социальном и политическом развитии страны, обеспечивает дальнейшее развитие общества. Поэтому недопустимо, чтобы организованные преступные группы и преступные сообщества использовали объекты транспортной инфраструктуры в своих преступных целях.

В рамках статьи под наркотиками будем понимать наркотические средства, психотропные вещества или их аналоги, а также растения, содержащие наркотические средства или психотропные вещества, либо их части, содержащие наркотические средства или психотропные вещества; прекурсоры наркотических средств или психотропных веществ; растения, содержащие прекурсоры наркотических средств или психотропных веществ, либо их части, содержащие прекурсоры наркотических средств или психотропных веществ.

Результаты исследования данных официальной статистической отчетности ФКУ «ГИАЦ МВД России» свидетельствуют о снижении количества наркопреступлений как в целом по стране (–5,0%), так и на транспорте (–7,0%). Эта тенденция отмечается на фоне незначительного роста (+1,6%) всех зарегистрированных преступлений (табл. 1).

Таблица 1

Динамика количества зарегистрированных преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков в структуре преступности (2015—2019 гг.)

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	Прирост/ снижение к 2018 г.,%
Всего зарегистрированных преступлений	2 388 476	2 160 063	2 058 476	1 991 532	2 024 337	+1,6%
Количество зарегистрированных преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков в Российской Федерации	236 939	201 165	208 681	200 306	190 197	–5,0

Приведенные в табл. 1 общероссийские показатели позволяют говорить о том, что каждое десятое зарегистрированное преступление связано с незаконным оборотом наркотиков. Иная тенденция

прослеживается при характеристике транспортной преступности, в структуре которой по итогам 2019 г. доля наркопреступлений составила 25,6%, т.е. каждое четвертое преступное деяние (табл. 2, рис. 1, 2).

Таблица 2

Динамика количества зарегистрированных преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков на объектах транспорта (2015—2019 гг.)

Показатели	2015	2016	2017	2018	2019	Прирост/ снижение к 2018 г.,%
Всего зарегистрированных преступлений, совершенных на объектах транспортной инфраструктуры	40 556	37 181	38 647	38 605	36 153	–6,4
Количество зарегистрированных преступлений в сфере незаконного оборота наркотиков, совершенных на объектах транспортной инфраструктуры	10 393	10 302	10 821	9 961	9 264	–7,0

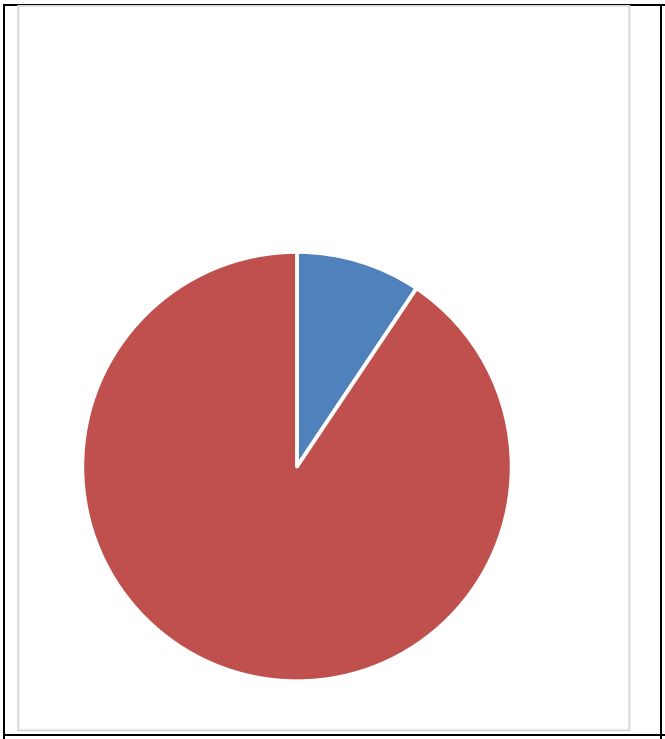


Рис. 1. **Удельный вес преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков в структуре всей преступности (2019 г.)**

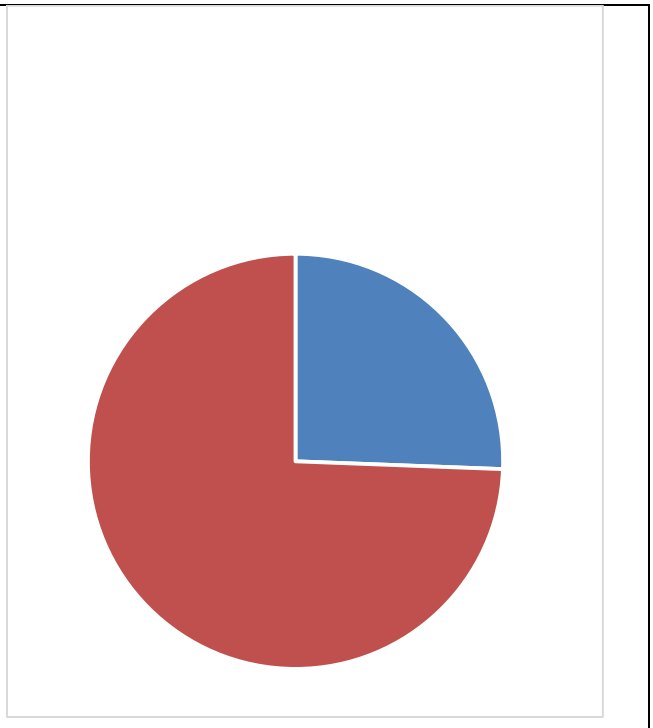


Рис. 2. **Удельный вес преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков на транспорте в структуре транспортной преступности (2019 г.)**

Подавляющее большинство исследуемого вида преступлений традиционно выявляется сотрудниками органов внутренних дел — 96,2%

(рис. 3). Сотрудники таможенных органов в 2019 г. выявили 2,4% преступлений, ФСБ России — 0,6%, СК РФ — 0,4%, прокуратуры — 0,4%.

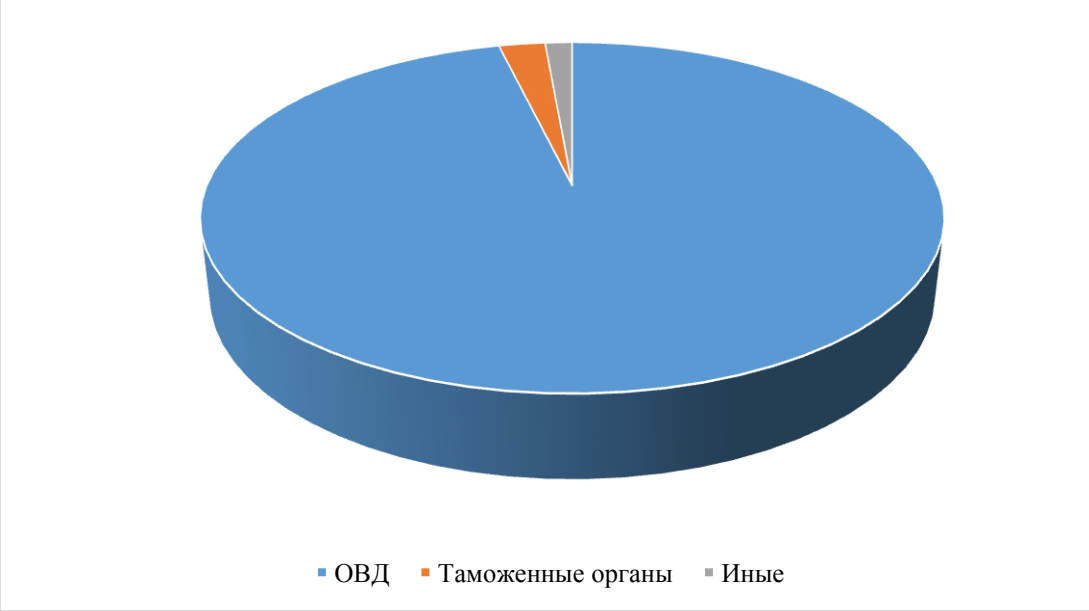


Рис. 3. **Субъекты, выявившие преступления в сфере незаконного оборота наркотиков на объектах транспорта**

В качестве следующей тенденции следует назвать последовательное сокращение числа лиц, выявленных за совершение наркопреступлений (общероссийское значение — 10,7% к 2018 г.; на объектах транспортной инфраструктуры — 9,8%).

В структуре наркопреступников доля женщин незначительная — 9,7%.

Высокая криминальная активность свойственна возрастной группе 30—49 лет (58,0%).

Фиксируется уменьшение (на 59,2% к 2018 г.) количества лиц, совершивших преступления в состоянии наркотического опьянения на объектах транспорта. По итогам 2019 г. их абсолютное значение составило 348 человек.

Вместе с тем в условиях общего снижения наркопреступности на транспорте следует отметить и тенденции роста:

— доли женщин, в структуре лиц, выявленных за незаконный оборот наркотиков (+0,2%);

— количества преступлений, совершенных группой лиц (+20,0%), группой лиц по предварительному сговору (+11,5%), организованной группой (+5,7%), преступным сообществом (преступной организацией) (+22,2%);

— количества преступлений, совершенных на территориях оперативного обслуживания Забайкальского ЛУ МВД России (+0,3%); УТ МВД России по Северо-Кавказскому федеральному округу (+0,7%);

Восточно-Сибирского ЛУ МВД России (+2,7%); УТ МВД России по Южному федеральному округу (+8,6%); УТ МВД России по Приволжскому федеральному округу (+31,4%);

— количества преступлений, предусмотренных ст. 2281 УК РФ, совершенных на объектах транспорта (+0,1%), в том числе совершенных с использованием информационно-телекоммуникационных технологий (+22,8%); ст. 229 УК РФ (+41,7%);

— количества изъятых правоохранительными органами из незаконного оборота наркотиков (исключение составили объемы наркотических средств опийной и каннабисной группы) (табл. 3).

Таблица 3

Динамика количества изъятых из незаконного оборота наркотиков на объектах транспорта (2015—2019 гг.)

Наркотики		2015	2016	2017	2018	2019	Прирост/ снижение к 2015 г. (%)
Всего наркотических средств (г)		864 410	1 030 852	868 351	902 401	2 202 855	+154,8
в том числе	Наркотические средства опийной группы	73 283	32 575	20 732	28 502	42 131	–43,0
	Наркотические средства каннабисной группы	492 587	608 883	651 708	671 933	344 513	–30,1
	Наркотические средства амфитаминовой группы	91 570	239 736	148 774	115 768	113 926	+24,4
	Синтетические наркотические средства	150 790	262 732	186 620	187 877	1 366 504	+806,2
Психотропные вещества (г)		3421	3775	42 989	22 861	4797	+40,1
Сильнодействующие вещества (г)		6755	8733	3644	42 657	316 946	+4 592,0
Прекурсоры наркотических средств и психотропных веществ (кг)		0	0	7	2	504	+504,0
Наркосодержащие растения (либо их части) (г)		41 412	92 390	73 144	79 336	45 583	+10,1

Отмечается стремительный рост изъятых правоохранительными органами синтетических наркотических средств и сильнодействующих веществ, что объясняется неограниченными возможностями их синтеза, производства и внедрения на рынки, а также низкой себестоимостью и

высокой прибыльностью. Думается, что приведенные в табл. 3 показатели могли быть выше, если бы в 2019 г. на территории нашего государства не произошла ликвидация сотрудниками органов внутренних дел 208 подпольных нарколабораторий.

Продолжается перемещение наркоторговли в киберпространство. В результате бесконтактный способ незаконного оборота наркотиков стал преобладающим. Итоги изучения более 800 приговоров судов позволяют констатировать, что при этом активно используются электронные системы оплаты («ЮMoney», «QIWI Кошелек», «LegaIRC», «WebMoney» и др.), позволяющие обеспечивать анонимность соединений с серверов и создавать скрытые ресурсы на псевдодоменах.

В целях противодействия использованию преступниками возможностей современных телекоммуникационных технологий и электронных систем оплаты субъектами предупреждения преступности на регулярной основе проводится мониторинг медиапространства. В результате, только по итогам 2019 г. принято свыше 22,7 тыс. экспертных решений о пресечении работы тех веб-сайтов, приватных групп в социальных сетях и мессенджерах, посредством которых осуществляется пропаганда наркопотребления и распространение наркотиков.

К числу основных тенденций следует отнести и наукоемкость наркопреступлений, что обусловливает регулярное появление новых наркотиков и пополнение наркорынка неподконтрольными психоактивными веществами. По справедливому замечанию А. В. Федорова, широкое распространение неконтролируемого оборота новых психоактивных веществ является следствием сложного и длительного по времени решения вопроса о включении их в число контролируемых [7, стр. 2—12].

Выявленные в процессе исследования основные современные тенденции наркопреступности, а также приведенные в статье обстоятельства в очередной раз позволяют говорить об актуальности предложения А. В. Федорова о создании в рамках криминологической науки нового направления — наркокриминологии, особенная часть которой, по мнению исследователя, должна включать криминологические характеристики региональной наркопреступности. Такой подход позволит перейти к системному изучению данного вида преступности [4, стр. 5—13; 6, стр. 4—27].

В заключение отметим, что учитывая транснациональный характер преступлений, связанных с незаконным оборотом наркотиков, важным направлением в их предупреждении должно быть международное сотрудничество.

Литература

1. Борисов, А. В. Угрозы транспортной безопасности // Вестник Академии Следственного комитета Российской Федерации. — 2020. — № 2 (24) — С. 76—79.

2. Гончарова, М. В. Состояние организованной преступности в России / М. В. Гончарова, В. И. Шиян // Вестник академии права и управления. — 2018. — № 1 (50). — С. 21 — 26.

3. Мацкевич, И. М. Наркотики в России и в мире. Криминологические очерки : монография / И. М. Мацкевич, З. С. Зарипов. — Москва : Элит, 2009.

4. Федоров, А. В. Взаимосвязь незаконного потребления наркотиков и их незаконного оборота // Наркоконтроль. — 2013. — № 3. — С. 5—13.

5. Федоров, А. В. Вопросы наркологии в трудах профессора Игоря Михайловича Мацкевича // Наркоконтроль. — 2019. — Т. 1. — С. 4—10.

6. Федоров, А. В. Наркокриминология как одно из направлений криминологии // Наркоконтроль. — 2013. — № 1. — С. 4—27.

7. Федоров, А. В. О криминализации оборота новых потенциально опасных психоактивных веществ // Антинаркотическая безопасность. — 2015. — № 2 (5).

References

1. Borisov, A. V. Ugrozy transportnoy bezopasnosti [Threats to transport security]// Vestnik Akademii Sledstvennogo komiteta Rossiyskoy Federatsii. — 2020. — № 2 (24) — S. 76—79.

2. Goncharova, M. V. Sostoyaniye organizovannoy prestupnosti v Rossii [The state of organized crime in Russia]/ M. V. Goncharova, V. I. Shiyan // Vestnik akademii prava i upravleniya. — 2018. — № 1 (50). — S. 21 — 26.

3. Matskevich, I. M. Narkotiki v Rossii i v mire. Kriminologicheskiye ocherki [Drugs in Russia and in the world. Criminological essays]: monografiya / I. M. Matskevich, Z. S. Zaripov. — Moskva : Elit, 2009.

4. Fedorov, A. V. Vzaimosvyaz' nezakonnogo potrebleniya narkotikov i ikh nezakonnogo oborota [The relationship between illegal drug use and their illegal turnover]// Narkokontrol'. — 2013. — № 3. — S. 5—13.

5. Fedorov, A. V. Voprosy narkologii v trudakh professora Igorya Mikhaylovicha Matskevicha [Issues of narcology in the works of Professor Igor Mikhailovich Matskevich]// Narkokontrol'. — 2019. — T. 1. — S. 4—10.

6. Fedorov, A. V. Narkokriminologiya kak odno iz napravleniy kriminologii [Drug criminology as one of the directions of criminology]// Narkokontrol'. — 2013. — № 1. — S. 4—27.

7. Fedorov, A. V. O kriminalizatsii oborota novykh potentsial'no opasnykh psikhoaktivnykh veshchestv [On the criminalization of the circulation of new potentially dangerous psychoactive substances]// Antinarkoticheskaya bezopasnost'. — 2015. — № 2 (5).

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.985

© Юрин Владимир Михайлович
— кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры уголовного процесса, криминалистики и судебных экспертиз Саратовского национального исследовательского государственного университет аимени Н. Г. Чернышевского
yurin55@list.ru

© Нурушев Арстангали Амангалиевич
— кандидат юридических наук, доцент кафедры трасологии и баллистики Учебно-научного комплекса экспертно-криминалистической деятельности Волгоградской академии МВД России
arsik.nur@yandex.ru

Розыск похищенного как важнейшее направление в расследовании преступных посягательств на грузы из подвижного состава железнодорожного транспорта

Аннотация. В статье рассматривается розыск похищенного как важнейшее направление в расследовании уголовных дел о преступных посягательствах на грузы из подвижного состава железнодорожного транспорта и одновременно как тактическая операция, включающая в себя комплекс оперативно-розыскных мероприятий, следственных и иных действий, направленных на установление местонахождения, обнаружение и изъятие искомого имущества. Авторы утверждают, что конкретные методы розыска, используемые в ходе такой операции, определяются не только свойствами похищенных вещей и возможными способами их сокрытия и реализации, но и следственной ситуацией, сложившейся по уголовному делу. С учетом ситуационного фактора выделяются четыре вектора розыска похищенного груза: «от места совершения хищения — к месту сокрытия похищенных ценностей», «от времени совершения хищения — к месту сокрытия похищенных ценностей»; «от личности преступника — к месту сокрытия похищенной продукции»; «от качественных и количественных свойств похищенного груза — к его обнаружению». В определенных условиях расследования методы розыска похищенного груза могут сформироваться также на основе анализа

оперативной обстановки на транспорте, личного опыта расследования хищений грузов и других факторов.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; хищения грузов; возмещение ущерба; розыск; методы розыска; следственные ситуации.

© Vladimir M. Yurin
— Candidate of Law, docent, professor of the department
'Criminal Procedure, Criminalistics and Forensics'
of the National Research University of Saratov State University

© Arstangaly Am. Nurushev
— Candidate of Law, associate professor of the department
'Traceology and Ballistics' of the Educational and Scientific Complex
of expert and forensic activities of the Volgograd Academy
of the Ministry of Internal Affairs of Russia

Search for the stolen as the most important direction in investigating criminal encroachments on cargo from the rolling stock of railway transport

Abstract. The current paper has considered the search for the stolen as the most important direction in investigating criminal encroachments on cargo from the rolling stock of railway transport and, at the same time, as a tactical operation, including a set of operational-search measures, investigative and other actions aimed at establishing the location, detection and seizure of the stolen property. The authors have proved that the specific search methods used in the course of such an operation are determined not only by the properties of the stolen things and the possible ways of concealing and selling them, but also by the investigative situation in the criminal case. Taking into account the situational factor, there have been distinguished four vectors of the search for the stolen cargo, namely "from the place of the theft - to the place of concealment of the stolen valuables", "from the time of the theft - to the place of concealment of the stolen valuables"; "from the identity of the criminal - to the place where the stolen goods were concealed"; "from the qualitative and quantitative properties of the stolen cargo - to its detection". Under certain investigative conditions, there could also be formed methods of search of a stolen cargo based on the analysis of the operational situation in transport, personal experience in investigating thefts of cargo and other factors.

Keywords: railway transport; theft of cargo; compensation for damage; search; methods of search; investigative situations.

Среди имущественных преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, хищения грузов отличаются повышенной общественной опасностью. Ущерб от них исчисляется сотнями миллионов рублей. Причем потери несет не только железнодорожный транспорт, но и многие другие отрасли экономики, а также организации и отдельные граждане, вступающие с ним в отношения по поводу перевозки материальных ценностей. Хищения отдельных грузов и, в частности, грузов, следующих транзитом через территорию страны, подрывают также доверие к России как к экономически выгодному партнеру, наносят обществу большой политический и нравственный урон. Поэтому повышение эффективности расследования преступных посягательств на грузы и, в частности, существенный сдвиг в пользу результативности поисково-познавательной деятельности по розыску похищенного имущества является ключевой задачей правоохранительных органов.

Обнаружение и изъятие материальных ценностей, похищенных виновными на объектах транспорта, — задача многовекторного характера. Успешное ее решение способствует установлению способа совершения преступления, личности виновных, мотива и цели преступления и других обстоятельств, подлежащих доказыванию. Но главное состоит в том, что обнаружение и изъятие похищенного имущества обеспечивает возмещение материального ущерба, причиненного преступлением, в том числе путем фактического возвращения владельцу похищенной у него вещи, что особенно значимо в тех случаях, когда вещь незаменима, уникальна или имеет для личности потерпевшего особый смысл (вещь как память).

В криминалистической литературе проблема розыска похищенного исследована недостаточно полно. Этот пробел в типовой методике расследования преступных посягательств на транспорте самым негативным образом сказывается на розыске похищенных ценностей и возмещении материального ущерба потерпевшим.

Трудности достижения целей розыска порождаются рядом факторов: несвоевременностью заявлений потерпевших, в том числе юридических лиц о хищении груза [1]; многообразием способов реализации и сокрытия похищенного; хорошей оснащенностью преступников транспортом, средствами связи и другой техникой, обеспечивающей скорый вывоз похищенных ценностей в другие районы и области с целью реализации; групповым характером подготовки и совершения преступлений, в том числе с участием работников транспорта [2, стр. 92]; нехваткой необходимых сил и средств у правоохранительных органов для работы в местах возможного сбыта похищенного (рынки, магазины, ломбарды и т.п.) и т.д.

В этих условиях эффективным средством розыска похищенного имущества является одноименная тактическая операция, сочетающая в себе определенный комплекс оперативно-розыскных мероприятий,

следственных и иных действий, направленных на установление местонахождения, обнаружение и изъятие похищенного груза. При этом конкретные методы розыска в ходе такой операции во многом будут обусловлены свойствами похищенных ценностей и способами их сокрытия и реализации.

Способы сокрытия похищенного имущества условно можно подразделить на временные и постоянные. К временным способам сокрытия, как правило, прибегают виновные из-за невозможности выноса (вывоза) похищенного груза сразу за пределы места совершения преступления. Временное сокрытие используют по нашим данным около одной трети преступников. В качестве такого места сокрытия они выбирают служебные здания, подсобные и другие помещения, камеры хранения, ближайшие лесопосадки, овраги, заросли, заброшенные строения, колодцы подземных коммуникаций и иные места.

Постоянным местом сокрытия похищенного преимущественно служат жилые помещения, надворные постройки, приусадебные участки преступников или их родственников, близких знакомых, сослуживцев, гаражи, погреба, сараи и другие строения, расположенные за пределами проживания виновного, в том числе дачи родственников и знакомых.

Способы реализации похищенного также весьма разнообразны. Классификация их возможна по ряду оснований.

В зависимости от преследуемой материальной выгоды реализация может быть возмездной и безвозмездной.

По наличию маскировки реализация подразделяется на легальную и нелегальную. К последней относятся: реализация товаров, изъятых из гражданского оборота, приобретенных по специальным разрешениям, добытых преступным путем, реализация товаров подростками.

По длительности сбыта похищенной продукции реализация дифференцируется на одномоментную (в один прием) и длящуюся (в несколько приемов на протяжении определенного отрезка времени).

По механизму реализации похищенных ценностей различаются сбыт путем подыскания клиента и сбыт через торговые точки и другие приемореализующие организации.

Знание отмеченных способов сокрытия и реализации похищенного — безусловно, важное, но не единственное условие для определения наиболее эффективной системы оперативно-розыскных мероприятий, следственных и иных действий по розыску похищенного груза. Большое значение в этом плане имеет знание и учет ситуационных особенностей, которые значительно корректируют основные направления и методы розыска.

Анализ практики позволяет выделить следующие типичные ситуации, складывающиеся при розыске похищенного груза: а) известны место, время совершения хищения из подвижного состава и личность преступника; б) известны место и время совершения хищения, но

неизвестна личность преступника; в) неизвестны личность преступника, время, и место совершения хищения (эта ситуация характерна для хищений и на других видах транспорта, хищений, совершаемых при почтовых отправлениях и т.п.).

В любой из названных следственных ситуаций усматривается несколько направлений поиска похищенного груза. По сути, анализ каждого установленного элемента (признака) преступления, как правило, дает возможность сформировать самостоятельное направление для ведения розыска похищенного. Для первой из указанных следственных ситуаций характерны следующие направления розыска: «от места совершения хищения — к месту сокрытия похищенной продукции», «от времени совершения хищения — к месту сокрытия похищенной продукции»; «от личности преступника — к месту сокрытия похищенной продукции»; «от качественных и количественных свойств похищенного груза — к его обнаружению». Во второй следственной ситуации розыск строится с учетом особенностей места, времени совершения преступления и похищенного имущества. В третьей ситуации — розыск идет от похищенного груза. Притом в двух последних из указанных ситуаций наряду с прямыми существуют еще и косвенные направления розыска похищенного груза. Они связаны с установлением неизвестных обстоятельств преступления. Познание этих обстоятельств также служит условием обнаружения похищенных ценностей. Для второй и третьей следственной ситуации таким общим направлением будет являться установление лица, совершившего хищение груза, так как одновременно с задержанием преступника нередко обнаруживаются и ценности, им похищенные. Третья следственная ситуация (наряду с указанным) формирует еще два косвенных направления розыска: одно из них сопряжено с установлением места, другое — времени совершения преступления [3, стр. 82—83].

Важное теоретическое и практическое значение имеет характеристика основных направлений розыска, общих для нескольких следственных ситуаций.

Направление розыска может обусловливаться местом совершения хищения уже потому, что оно является, как правило, центром сосредоточения самых разнообразных следов преступления, составляющих основу поисково-познавательной деятельности оперативного работника и следователя.

Практика свидетельствует о важности обнаружения в целях установления места сокрытия похищенного таких материальных следов, как следы транспортных средств, следы животных, следы в виде предметов, выброшенных или случайно оброненных преступником, следы волочения. В последнее время особое внимание обращается на запаховые и некоторые другие микроследы. Необходимо учитывать, что в силу различных форм взаимодействия преступника с материальной средой к

месту сокрытия похищенного может вести не единичный след, а цепочка следов. Поэтому следует вывод: если использование одних следов не привело к успеху, то не исключается возможность обнаружения и использования других.

Знание места совершения преступления позволяет выявить инсценировку, а в дальнейшем обнаружить и «похищенные» ценности. В практике известны случаи, когда материально-ответственные лица, совершив присвоение или растрату, инсценируют затем кражу [4, стр. 100—103]. Инсценировка кражи обычно характеризуется наличием тех или иных так называемых негативных обстоятельств. К ним, в частности, отнесены: слишком малый размер пролома, через который преступники якобы проникли в подвижной состав и совершили хищение; следы, указывающие на то, что взлом произведен не снаружи, а изнутри вагона; излишние разрушения предметов обстановки места происшествия. Как правило, инсценировщики хищения занимают определенное должностное положение и в связи с этим имеют свободный доступ к месту хранения материальных ценностей. Эти обстоятельства дают им возможность производить те или иные инсценирующие действия в более спокойной обстановке. В связи с этим они нередко производят такие не вызванные необходимостью действия, которые не будет производить лицо, совершающее хищение.

Значение места совершения хищения для розыска состоит также и в том, что в непосредственной близости от него может находиться и место сокрытия похищенного груза. Все это, в конечном счете, определяет выбор оперативно-розыскных мероприятий, следственных и иных действий. Типичными из них являются следующие: осмотр места происшествия; обследование прилегающих к месту совершения хищения строений, иных объектов, окружающей местности; розыск похищенного по следам, в том числе с помощью служебно-розыскной собаки; организация заградительных мероприятий; проверка лиц, работавших в районе совершения хищения с целью обнаружения у них похищенного имущества.

Когда известно время совершения хищения, то розыск строится с учетом этого обстоятельства. Его значение проявляется по-разному. В одном случае сведения о времени совершения преступления способствуют установлению свидетелей и других источников доказательств (например, это могут быть видеозаписи с камер видеонаблюдения, видеорегистраторов и т.п.). В другом случае учитывая время, которое прошло с момента совершения хищения, делают вывод о том, где следует искать похищенный груз.

Розыск же его в условиях, когда известно лицо, совершившее хищение, основывается на всестороннем изучении личности, включая и прослушивание его переговоров. При этом особое внимание оперативные работники и следователи должны обратить на черты характера, профессиональные и иные навыки, физическое состояние, образ жизни,

привычки, преступные и иные связи лица. Познание указанных факторов позволяет определить наиболее вероятные каналы и способы реализации похищенного, вероятные места и способы сокрытия материальных ценностей.

Одно из основных направлений розыска определяется свойствами похищенных ценностей [5, стр. 156]. В связи с этим важное значение имеют выявление признаков, позволяющих индивидуализировать продукцию, а также знание таких факторов, как направление ее использования, основное назначение и возможные сферы применения, возможность легального сбыта, срок хранения, возможный вид транспортировки, размер похищенного и др.

Для соответствующего направления розыска характерно проведение следующих оперативно-розыскных мероприятий, следственных и иных действий: осмотры места происшествия, документов, видеозаписей с целью получения информации о похищенных ценностях; получение образцов похищенной продукции; ориентирование о похищенном имуществе органов внутренних дел, СК РФ, ориентирование должностных лиц приемореализующих организаций на предмет возможного сбыта похищенного; постановка на учет похищенных предметов, а также проверка их по существующим учетам; ориентирование общественности на розыск похищенного; наблюдение за местами возможного сбыта, в том числе через организации интернет-торговли («Авито», «Юла» и т.д.); проверка (с целью обнаружения похищенной продукции) ранее судимых лиц и лиц, подвергнутых иным мерам воздействия за хищения (кражи).

Конкретная следственная ситуация розыска, относящаяся к одному и тому же виду, всегда по своему содержанию богаче типичной. Поэтому она может обусловливать и иные векторы и методы поиска похищенного груза. Такие направления могут сформироваться, например, на основе анализа оперативной обстановки на транспорте, личного опыта расследования хищений грузов и других факторов.

Литература

1. Юрин, В. М. Заявление об экономическом преступлении согласования не требует // Российская юстиция. — 2001. — № 7.

2. Гаева, А. И. Расследование преступлений против личности и собственности : курс лекций / А. И. Гаева [и др.]. — Москва : ДГСК МВД России, 2011.

3. Юрин, В. М. Выявление и раскрытие хищений грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта : учебное пособие. — Саратов, 1990.

4. Алферов, В. Ю. Расследование преступлений в сфере экономики : учебное пособие / В. Ю. Алферов [и др.]. — Саратов, 2018.

5. Нурушев, А. А. Поисково-познавательная деятельность следователя и органов дознания по обеспечению возмещения имущественного вреда (ущерба), причиненного преступлением : дис. … канд. юрид. наук. — Саратов, 2009.

References

1. Yurin, V. M. Zayavleniye ob ekonomicheskom prestuplenii soglasovaniya ne trebuyet [The statement on an economic crime does not require approval]// Rossiyskaya yustitsiya. — 2001. — № 7.

2. Gayeva, A. I. Rassledovaniye prestupleniy protiv lichnosti i sobstvennosti [Investigation of crimes against personality and property]: kurs lektsiy / A. I. Gayeva [i dr.]. — Moskva : DGSK MVD Rossii, 2011.

3. Yurin, V. M. Vyyavleniye i raskrytiye khishcheniy gruzov iz podvizhnogo sostava zheleznodorozhnogo transporta [Identification and disclosure of theft of cargoes from the rolling stock of railway transport]: uchebnoye posobiye. — Saratov, 1990.

4. Alferov, V. YU. Rassledovaniye prestupleniy v sfere ekonomiki [Investigation of crimes in the sphere of economics]: uchebnoye posobiye / V. YU. Alferov [i dr.]. — Saratov, 2018.

5. Nurushev, A. A. Poiskovo-poznavatel'naya deyatel'nost' sledovatelya i organov doznaniya po obespecheniyu vozmeshcheniya imushchestvennogo vreda (ushcherba), prichinennogo prestupleniyem [Search and cognitive activity of the investigator and the bodies of inquiry to ensure compensation for property damage (damage) caused by the crime]: dis. … kand. yurid. nauk. — Saratov, 2009.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.97

© Афанасьев Павел Борисович
— старший преподаватель кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
afanasevpb@mail.ru

Лица, совершающие коррупционные преступления на транспорте: криминологический аспект

Аннотация. Коррупционная преступность, совершаемая в транспортной сфере и признаваемая частью коррупционной преступности в Российской Федерации, обладает специфическими характеристиками, предопределяющими необходимость ее самостоятельного криминологического исследования. Криминологическая характеристика преступности коррупционной направленности на объектах транспорта предполагает исследование количественно-качественных показателей, дающих представление как о совершаемых преступлениях, так и о лицах, их совершающих. Имеющиеся научные исследования были посвящены преимущественно оценке состояния коррупционной преступности на транспорте. В целях комплексной оценки криминогенной ситуации в анализируемой сфере и в связи с наличием взаимосвязи между параметрами преступности и лиц, выявляемых за совершение преступлений, в данной статье также представлен актуальный краткий анализ коррупционной преступности на транспорте с определением ее доли в структуре всей преступности коррупционной направленности, регистрируемой в Российской Федерации, динамики в период с 2015 по 2019 г., а также территориальным распределением по федеральным округам Российской Федерации. Раскрывая количественно-качественные показатели, характеризующие параметры выявляемости лиц, виновных в совершении коррупционных преступлений на объектах транспорта, авторами проводится сравнительная характеристика тенденций регистрируемой коррупционной преступности и выявляемости виновных лиц в период с 2015 по 2019 г. Также представлены результаты сравнения тенденций динамики числа лиц, выявленных за совершение коррупционных преступлений на объектах транспорта в анализируемом периоде. Были проанализированы статистические данные по структуре

коррупционной преступности в целях выявления индексных преступлений коррупционной направленности, а также осуществлена классификация должностных лиц, совершивших преступления коррупционной направленности на объектах транспорта, по органам и организациям, в которых они занимали соответствующие должности на момент совершения преступления.

Ключевые слова: коррупция; преступления коррупционной направленности; личность преступника; взяточничество; должностное лицо.

© Pavel B. Afanasiev
— senior lecturer of the department 'Criminal Law,
Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Persons who commit corruption crimes on transport: criminological aspect

Abstract. Corruption committed in the transport sector and recognized as part of corruption crime in the Russian Federation has specific characteristics that predetermine the necessity for its independent criminological study. The criminological characteristics of corruption at transport facilities involves the study of quantitative and qualitative indices that give an idea of both the crimes committed and the persons who commit them. The available scientific research was mainly devoted to estimation of the state of corruption in transport. In order to comprehensively estimate the criminogenic situation in the analyzed area and due to the existence of a corelation between the parameters of crime and persons responsible for committing crimes, the current paper has also presented an up-to-date brief analysis of corruption on transport, determining its share in the structure of all corruption cases registered in the Russian Federation, dynamics in the period from 2015 to 2019, as well as territorial distribution by federal districts of the Russian Federation. Presenting the quantitative and qualitative indices characterizing the parameters of the detection of persons guilty in corruption at transport facilities, the authors have compared and characterized the trends in registered corruption and the detection of perpetrators in the period from 2015 to 2019. There have been also presented the dynamics of the number of persons identified for committing corruption crimes at transport facilities in the analyzed period. There have been analyzed statistical data on the structure of corruption criminality in order to identify index corruption crimes, and also classified executives who committed corruption crimes at transport facilities,

according to the bodies and organizations in which they held relevant positions at the time of the crime.

Keywords: corruption; corruption crimes; identity of an offender; bribery; executive.

Определение основных направлений современной уголовной политики в сфере борьба с коррупционными преступлениями, совершаемыми на объектах транспорта, предполагает, в первую очередь, установление масштабов познаваемой преступности, т.е. установление ее количественно-качественных параметров. При этом изучение количественно-качественных показателей преступности предполагает установление параметров как зарегистрированной части коррупционных преступлений, нашедшей отражение в официальных статистических данных, так и выявляемых лиц, виновных в их совершении. В научной литературе многократно поднималась проблема масштабов латентности преступности, дефектности официальных статистических данных, которые не отражают реального состояния преступности, между тем совокупный результат криминологического анализа официальных статистических данных и отдельных эмпирических исследований позволяют уполномоченным субъектам принимать обоснованные и эффективные управленческие решения в сфере противодействия преступности.

Согласно официальным статистическим данным с 2015 по 2019 гг. наблюдается волнообразная динамика как всей регистрируемой коррупционной преступности, так и коррупционной преступности, совершаемой на объектах транспорта. В 2019 г. отмечается снижение на 1,8% значения количества коррупционных преступных фактов, совершенных на объектах транспорта (2412 преступлений), на фоне роста на территории РФ на 1,6% количества зарегистрированных преступлений коррупционной направленности (30 991 преступление).

Не менее значимой как для криминологической науки, так и практической деятельности, представляется информация о лицах, выявленных за совершение коррупционных преступлений на объектах транспорта.

В научной литературе справедливо отмечается, что «оценка статистических показателей, характеризующих лиц, совершивших преступления, позволяет получить обобщенные данные о таких лицах, т.е. установить границы и структуру массива преступников, что составляет не только начальный этап криминологического познания личности преступника, но и целенаправленно противодействовать преступности, а также прогнозировать тенденции ее развития» [1].

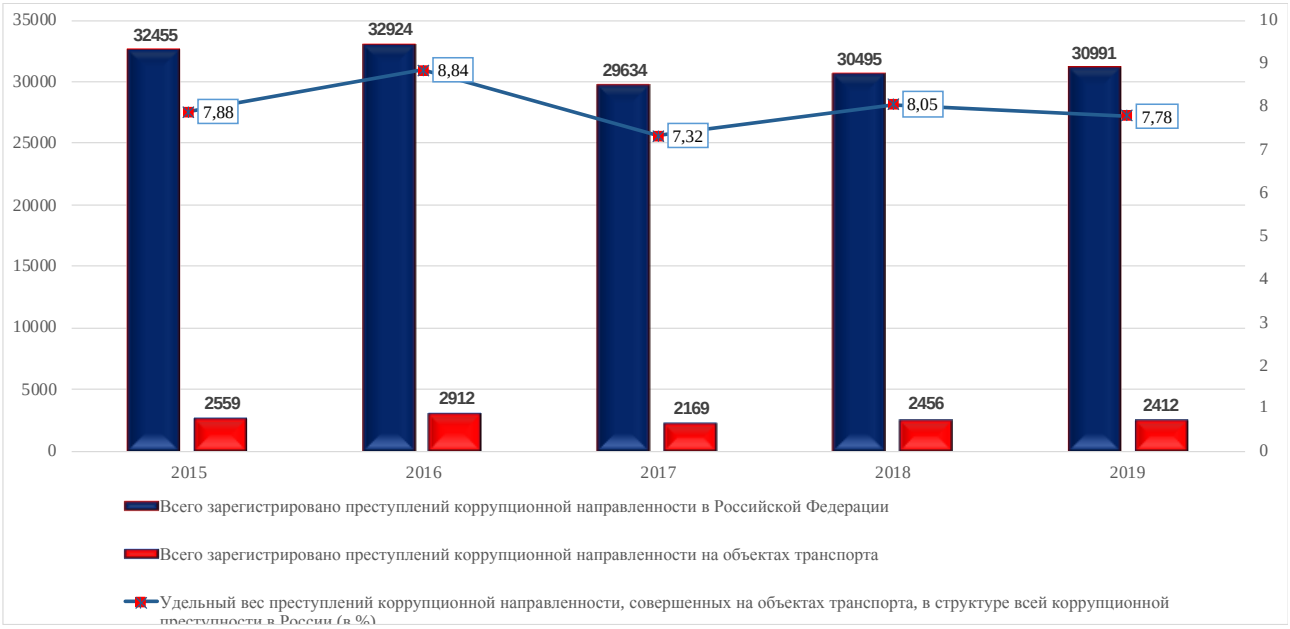


Рис. 1. **Количество зарегистрированных в 2015—2019 гг. преступлений коррупционной направленности в Российской Федерации и на объектах транспорта**

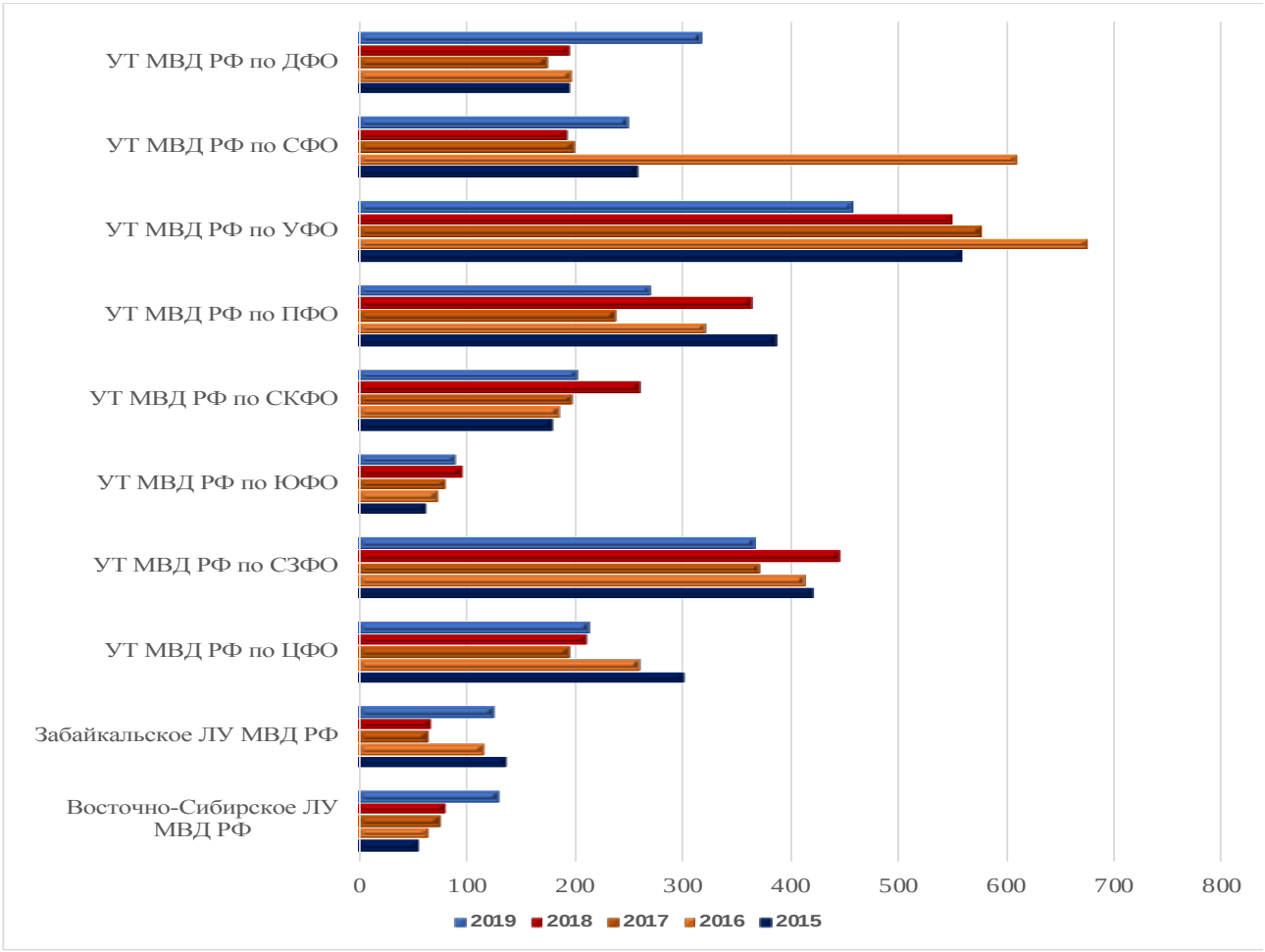


Рис. 2. **Количество зарегистрированных в 2015—2019 гг. преступлений коррупционной направленности, совершенных на объектах транспорта**

Рис. 3. **Показатели преступности коррупционной направленности на транспорте в 2015—2019 гг.**

Представляет интерес тот факт, что тенденция по выявлению лиц, совершивших коррупционные преступления на объектах транспорта, не идентична тенденции регистрации коррупционных преступлений на объектах транспорта. В период с 2015 по 2018 г. наблюдалось снижение числа выявляемых лиц, которые совершили преступления коррупционной направленности на объектах транспорта, и в 2019 г. отмечается увеличение анализируемого показателя на 8,8% (1066) на фоне снижения масштабов регистрируемой части преступности.

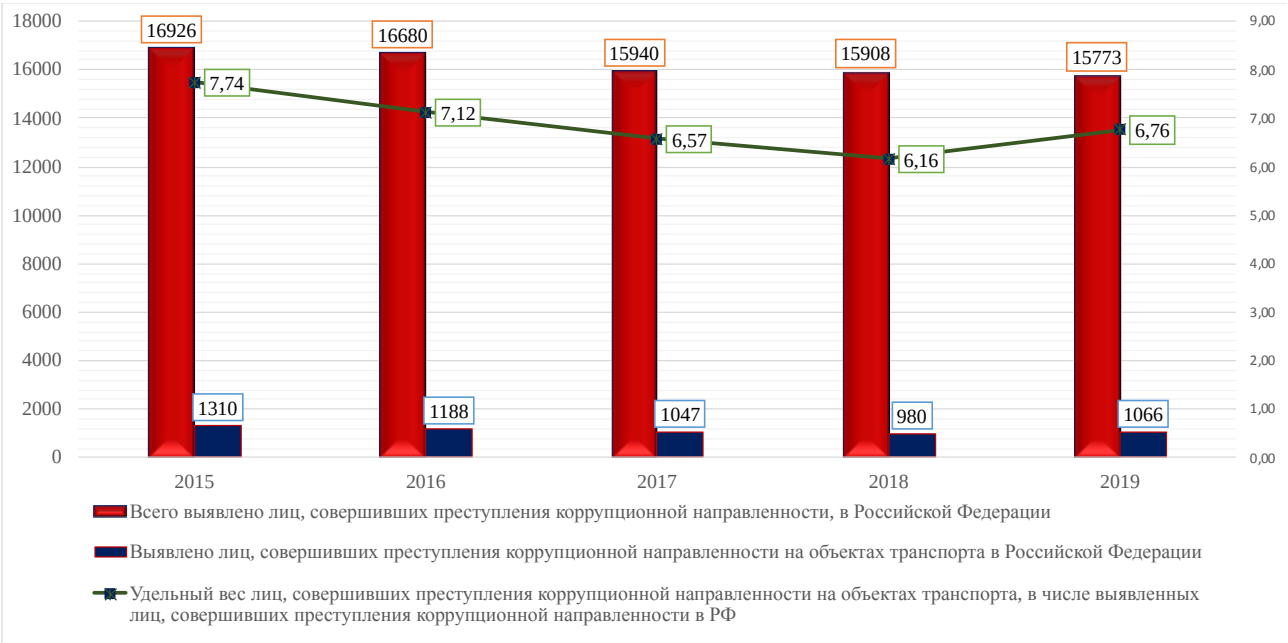


Рис. 4. **Динамика числа лиц, совершивших преступления коррупционной направленности, в 2015—2019 гг.**

Определяя долю выявленных лиц за совершение коррупционных преступлений на объектах транспорта, следует отметить, что в период с 2015 по 2019 г. значение показателя колебалось в пределах от 6,16% до 7,74%, при этом максимальное значение отмечается в 2015 г., а минимальное — в 2018 г. В 2019 г. значение анализируемой доли выявленных лиц составило 6,76%, что ниже показателя 2015 г. на 12,66% и больше показателя 2018 г. на 9,74%.

При определении направлений совершенствования мер противодействия преступлениям коррупционной направленности важно определение не только общероссийского показателя числа выявленных лиц, но и регионального, а на объектах транспорта — по территориям, обслуживаемым линейными подразделениями, характеризующихся спецификой [2]. Согласно официальным статистическим данным наибольшее число лиц, совершивших преступления коррупционной направленности, в 2019 г. было выявлено на территории, подведомственной Северо-Западному управлению на транспорте, что предположительно связано с масштабами и протяженностью обслуживаемой территории и особенностями транспортной инфраструктуры.

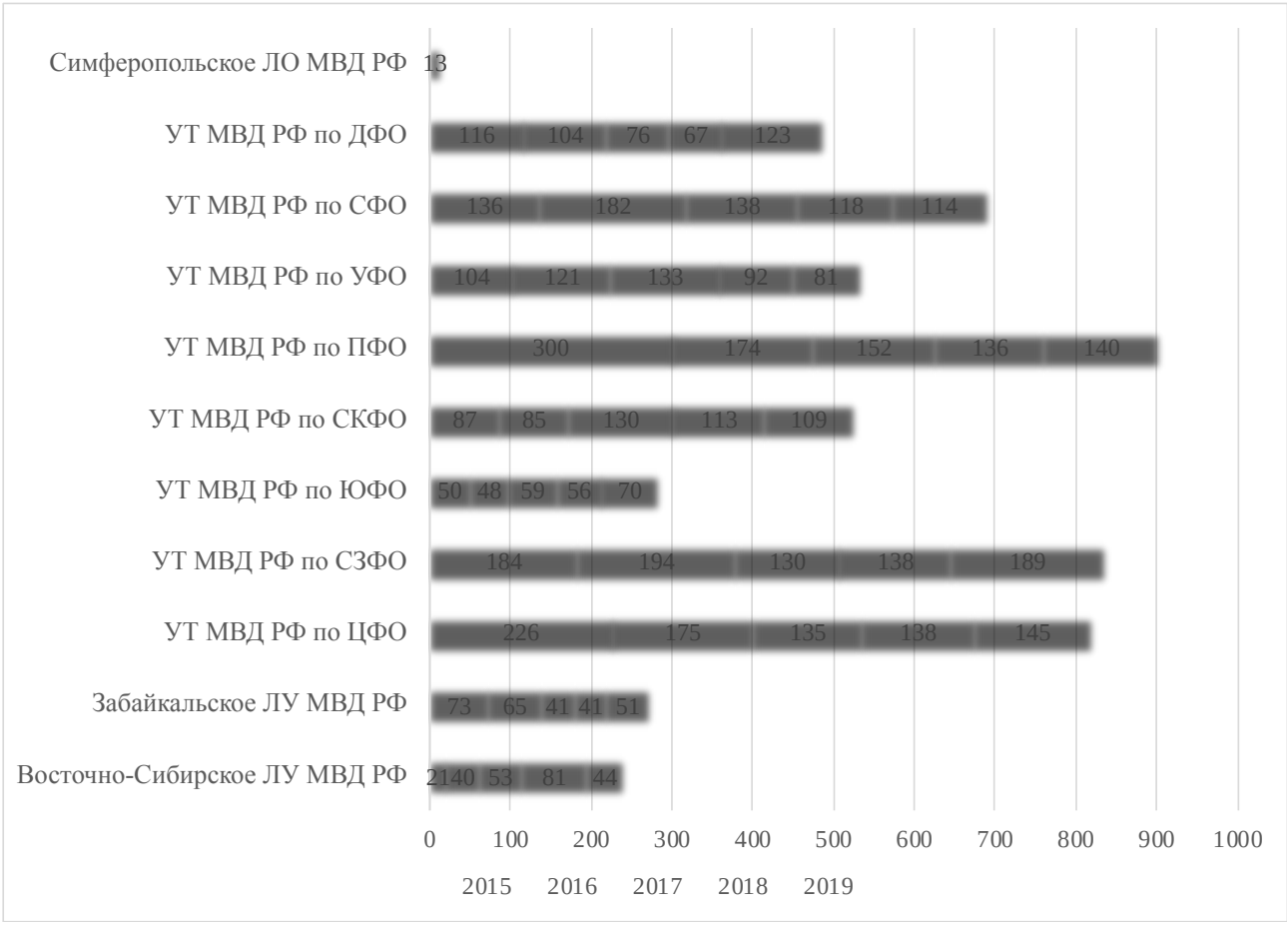


Рис. 5. **Динамика числа лиц, совершивших преступления коррупционной направленности на объектах транспорта, по территориям оперативного обслуживания в 2015—2019 гг.**

Анализ значения удельного веса выявления лиц, которые совершили коррупционное преступление на объектах транспорта по территории обслуживания в 2015 и 2019 г. свидетельствует, что наибольшие показатели фиксируются на территории, подведомственной Управлениям на транспорте МВД России по Северо-Западному, Центральному и Приволжскому федеральным округам, что предопределяется, в первую очередь, социально-экономическими факторами и разветвленностью транспортной инфраструктуры.

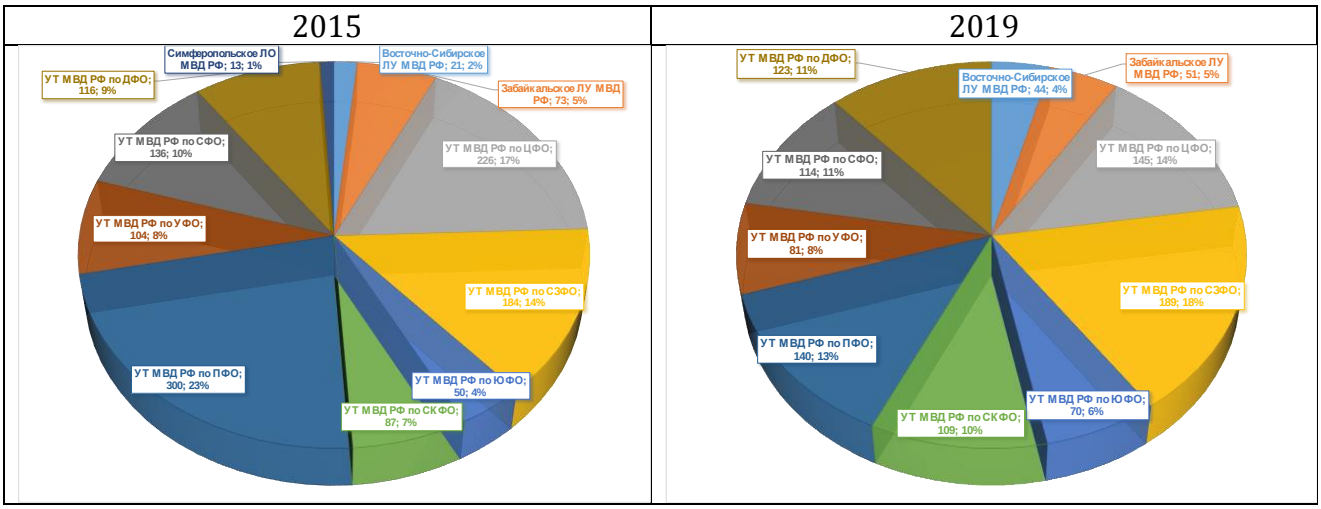


Рис. 6. **Показатели выявляемости лиц, совершивших коррупционные преступления на транспорте, по территориям оперативного обслуживания в 2015 и 2019 гг. в (%)**

При определении видов преступлений, составляющих коррупционную преступность на объектах транспорта, по числу лиц, которые были выявлены за их совершение, возможно заключить, что индексным преступлением, составившем в 2015 г., 61% от числа всех коррупционных преступлений на транспорте, можно признать дачу взятки, а в связи с изменениями в уголовном законодательстве индексным в 2019 г. можно признать мелкое взяточничество, составившее 46% от числа всех совершенных на транспорте преступлений коррупционной направленности.

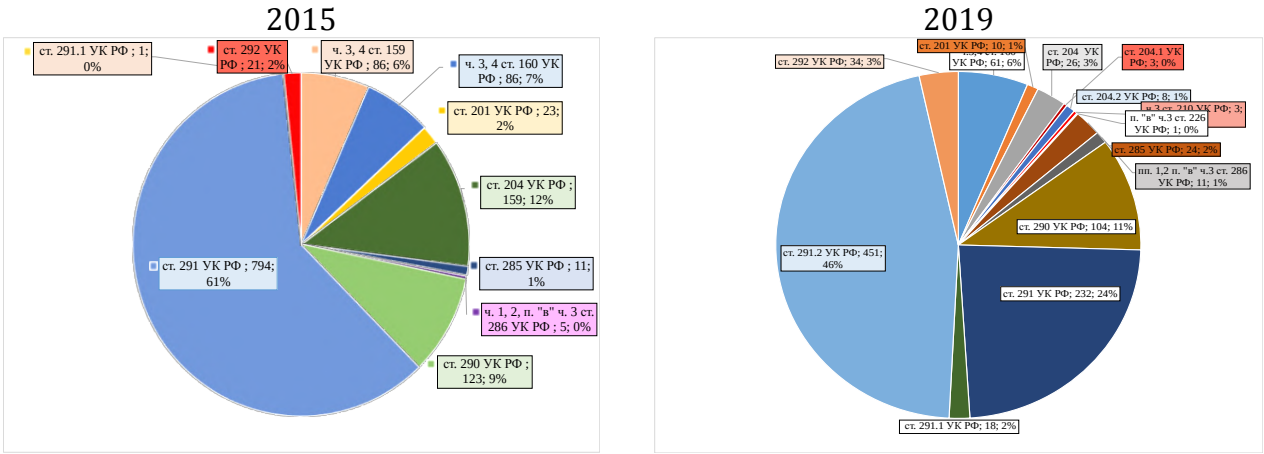


Рис. 7. **Структура преступлений коррупционной направленности, совершенных на объектах транспорта, в 2015 и 2019 гг.**

При попытке установления криминологических особенностей изучаемой личности преступника возможно сделать вывод, что личность коррупционного преступника, выявленного за совершение преступления коррупционной направленности на объектах транспорта, не имеет специфических отличий от тех коррупционеров, которые выявлены в иных сферах.

Представляет интерес характеристика должностных лиц, совершающих коррупционные преступления на объектах транспорта, по органам (подразделениям), в которых они занимали должности при совершении анализируемых преступлений. Сравнительный анализ статистических данных за 2015 и 2019 г. (табл. 1) свидетельствует об изменениях в составе должностных лиц, совершающих коррупционные преступления на объектах транспорта, и преобладании в структуре выявленных лиц в 2019 г. должностных лиц, занимающих должности в коммерческой или иной организации, связанной с выполнением управленческих функций. Среди виновных должностных лиц, занимающих должности в правоохранительных (правоприменительных) органах, преобладают лица, занимающие соответствующие должности в таможенных органах и органах внутренних дел.

Таблица 1

Число должностных лиц, совершивших преступления коррупционной направленности на объектах транспорта и занимающих должности в органах (подразделениях), в 2015—2019 гг.

Должностное лицо, занимающее должность	2015	2019
В органах прокуратуры	1	2
В органах внутренних дел	22	25
В органах федеральной службы безопасности	0	0
В таможенных органах	63	49
В подразделениях (органах) Росгвардии	0	1
В органах исполнительной власти на уровне России	60	4
В органах исполнительной власти на уровне субъекта РФ	4	
В органах законодательной власти на уровне России	1	1
В органах законодательной власти на уровне субъекта РФ	0	1
В коммерческой или иной организации, связанной с выполнением управленческих функций	77	226

Таким образом, официальные статистические данные, касающиеся криминологических особенностей лиц, совершающих преступления коррупционной направленности на объектах транспорта, недостаточны для дачи комплексной криминологической характеристики личности

виновного. Согласно результатам анализа имеющихся статистических данных возможно заключить, что динамика выявления лиц, совершающих преступления коррупционной направленности на объектах транспорта, не всегда повторяет динамику соответствующего вида преступности. Индексным преступлением в коррупционной преступности на объектах транспорта признается взяточничество. Должностное лицо, совершающее коррупционное преступление на объектах транспорта, занимает соответствующее положение в коммерческой или иной организации, связанной с выполнением управленческих функций.

Литература

1. Преступления коррупционной направленности : монография / О. Р. Афанасьева [и др.]. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2018.

2. Чернов, А. В. Криминогенная обстановка в Сибирском федеральном округе: теория и практика уголовного права и уголовного процесса. — Иркутск : Юрид. центр, 2006.

References

1. Prestupleniya korruptsionnoy napravlennosti Crimes related to corruption: monografiya / O. R. Afanas'yeva [i dr.]. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2018.

2. Chernov, A. V. Kriminogennaya obstanovka v Sibirskom federal'nom okruge: teoriya i praktika ugolovnogo prava i ugolovnogo protsessa [Criminogenic situation in the Siberian Federal District: theory and practice of criminal law and criminal procedure]. — Irkutsk : Yurid. tsentr, 2006.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346.53.02

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

Предупреждение правонарушений на воздушном транспорте

Аннотация. Неадекватное поведение пассажиров на борту самолетов становится масштабной проблемой, в связи с чем предполагается введение изменений не только в нормы российского воздушного права, но и в нормы уголовного права. В работе рассмотрены предложения по пресечению «воздушного хулиганства», проанализированы меры по предотвращению подобных случаев в России, также говорится об ужесточении наказания к таким пассажирам. Далее рассматриваются проблемы неадекватного поведения пассажиров на борту воздушного судна. Правила поведения на воздушном транспорте не сложные, но невыполнение их приводит к негативным последствиям. Нарушение правил поведения на борту самолета — проступок серьезный, так как у экипажа нет возможности высадить дебошира (как это можно сделать в поезде или автобусе). Авиадебоширом может быть признан человек, который не подчиняется распоряжениям командира воздушного судна, создает угрозу для безопасности пассажиров и транспортного средства и совершает хулиганские действия. Поэтому крайне необходимо внимательно изучать правила поведения в самолете и строго их придерживаться. Как правило, уголовное наказание к авиадебоширам в России применяется редко, в основном, это расценивается как административный проступок. В связи с этим в статье предложены более ужесточенные меры ответственности для авиадебоширов, также дополнительные меры, направленные на предупреждение случаев хулиганства на воздушных авиалайнерах.

Ключевые слова: воздушное судно; авиакомпания; международный полет; хулиганство; авиадебош; безопасность полетов; сопровождение рейсов.

© Olga V. Novikova
— Candidate of Law, associate professor of the department
'Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Prevention of air transport offenses

Abstract. Inappropriate behavior of passengers on board has become a large-scale problem recently, that resulted in introducing changes not only in the norms of Russian air law, but also in the norms of criminal law. The current paper has considered proposals for the suppression of "air rage", analyzed measures to prevent such cases in Russia, and also discussed tougher punishment for such passengers. Then, there have been considered the problems of inappropriate behavior of passengers on board. The rules of conduct in air transport are not complicated, but their incompliance results in negative consequences. Violation of the rules of conduct on board is a serious offense, since the crew does not have the opportunity to drop off a rowdy (as can be done on a train or bus). Air rage passengers are the passengers who do not obey the orders of the aircraft commander, create a threat to the safety of other passengers and the aircraft, and commit ruffian actions. Therefore, it is necessary to carefully study the rules of conduct on the plane and strictly adhere to them. As a rule, criminal punishment for air rage in Russia is mostly regarded as an administrative offense. In this regard, the current paper has proposed tougher measures of responsibility for air rage, as well as additional measures aimed at preventing cases of air rage.

Keywords: aircraft; airline; international flight; air rage; air rage passenger; flight safety; escort of flights.

Наибольшее распространение преступления на воздушном транспорте получили в 1960-х гг. Это послужило толчком к принятию Токийской конвенции о правонарушениях на борту воздушного судна 1963 г. Указанные в Конвенции деяния не квалифицировались как преступления, так как она носила больше характер рекомендаций.

Согласно принятой в Гааге Конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. (ст. 1) преступлением является незаконный захват воздушного судна или осуществление контроля над ним путем насилия, угрозы применения насилия и любой другой формы запугивания, а также соучастие в совершении таких действий. Временем преступления считается период пребывания воздушного лайнера в полете. Воздушное судно находится в полете в любое время с момента закрытия всех внешних дверей после погрузки до момента открытия любой из таких дверей для выгрузки.

На совершенное преступление распространяется юрисдикция или государства регистрации воздушного судна, или государства, на территорию которого приземлилось воздушное судно с преступниками на борту, либо государства, на чьей территории скрывается преступник.

Конвенция применяется только в том случае, если место взлета или место фактической посадки воздушного судна, на борту которого совершено преступление, находится вне пределов территории государства регистрации такого судна независимо от того, совершало ли это воздушное судно международный или внутренний полет.

Круг преступлений, охваченных этой Конвенцией, сводится только к захвату и угону воздушного судна. Но следует заметить, что преступные деяния, причиняющие ущерб гражданской авиации, не ограничиваются только данными видами преступлений. Поэтому 23 сентября 1971 г. была принята Монреальская конвенция о борьбе с незаконными актами, направленными против безопасности гражданской авиации. В ней перечень уголовно наказуемых деяний на борту воздушного судна был расширен. К преступным действиям Конвенция (ст. 1) относит совершение акта насилия по отношению к лицу, находящемуся на борту воздушного судна в полете; разрушение или повреждение воздушного судна, находящегося в эксплуатации; установку на судне или помещение вещества с целью разрушения судна; повреждение или разрушение аэронавигационного оборудования или вмешательство в его эксплуатацию; сообщение заведомо ложных сведений и создание тем самым угрозы безопасности полета.

Международные полеты осуществляются по официальному разрешению, выдаваемому экипажу воздушного судна. В разрешении указывается маршрут и высота полета, воздушные коридоры, места пересечения государственной границы, места посадки и т.п. Правила международных полетов распространяются на различные воздушные суда, осуществляющие полет в воздушном пространстве более чем одного государства.

24 февраля 1988 г. Монреальская конвенция была дополнена Протоколом о борьбе с незаконными актами насилия в аэропортах, обслуживающих международную гражданскую авиацию. В соответствии с Протоколом ст. 1 Конвенции была дополнена пунктами следующего содержания: «Любое лицо совершает преступление, если оно незаконно и преднамеренно с использованием любого устройства, вещества или оружия: а) совершает акт насилия в отношении лица в аэропорту, обслуживающем международную гражданскую авиацию, который причиняет или может причинить серьезный вред здоровью или смерть; б) разрушает или серьезно повреждает оборудование и сооружения аэропорта, обслуживающего международную гражданскую авиацию, либо расположенные в аэропорту воздушные суда, не находящиеся в

эксплуатации, или нарушает работу служб аэропорта, если такой акт угрожает или может угрожать безопасности в этом аэропорту».

Что касается того периода, когда воздушное судно находится в полете, то Монреальская конвенция воспроизводит положения Гаагской конвенции и еще дополнительно дает толкование именно периода нахождения судна в эксплуатации. Считается, что воздушное судно находится в эксплуатации с начала его предполагаемой подготовки наземным персоналом или экипажем для конкретного полета до истечения 24 часов после посадки. Положения Конвенции применяются только к гражданским воздушным судам. Для успешной реализации положений Конвенций государства-участники взяли на себя обязательства установить уголовную ответственность за перечисленные в Конвенциях действия. Россия является участницей обоих договоров.

Далее следует остановиться на тех незаконных действиях, которые совершаются внутри воздушного судна, когда оно непосредственно находится в полете. Не обращая внимания на предпринимаемые меры со стороны специально уполномоченных на то лиц, на рейсах российских авиакомпаний частота конфликтов с беспокойными гражданами не сокращается. Такие происшествия несут не только неудобства и испорченное настроение авиапассажирам, но и вероятную опасность для здоровья и жизни людей.

Авиадебоши по-прежнему остаются не редкостью. В большинстве случаев это выражается в оскорблении бортпроводников, отказе хулиганов выполнять законные требования экипажа, в оскорблении пассажиров, курении, чрезмерном распитии спиртных напитков, а также в иных формах антисоциального поведения. Не редкость физическое насилие против пассажиров и стюардов, а также причинение ущерба самолету. Внутри салона избыточное давление, и любое повреждение обшивки самолета может привести к необратимым последствиям. Авиакомпании перевозят до 100 млн пассажиров в год — это практически население целой страны. Поэтому авиахулиганы представляют на борту самолета серьезнейшую опасность. К примеру: в 2016 г. в России зарегистрировано 1180 случаев авиадебоша в полете, возбуждено 116 уголовных дел. К административной ответственности привлекли 164 пассажира, а 459 просто сняли с борта. Было бы и больше. Но как подчеркивают аналитики, до сих пор в законе подобные ситуации четко не прописаны. Поэтому авиаперевозчики предлагают не только привлекать таких лиц к ответственности именно уголовной, но и вводить против них жесткие санкции.

Росавиация также ведет статистику неадекватного поведения пассажиров на борту воздушного судна. Информация поступает от авиакомпаний в тех случаях, которые поведение «буйных» пассажиров влечет реальные административные или уголовные меры воздействия: штрафы, отстранение от полетов, передача сотрудникам полиции.

Более 800 авиапассажиров в России были привлечены к административной ответственности за нарушение общественного порядка на борту самолетов за 2017 г. Это на 13% меньше, чем в 2018 г. (934). За нарушение антиалкогольного законодательства в 2017 г. привлечено 366 нарушителей, а в 2018 г. — 490. За 2019 г. органами МВД России на транспорте возбуждено 13 уголовных дел в отношении пассажиров — россиян, которые совершали противоправные хулиганские действия в самолетах, 9 из них — на внутренних авиарейсах. Из них 12 мужчин и одна женщина.

Следует обратить внимание на тот факт, что в 2015 г. лидирующее место по количеству авиапроисшествий занимала авиакомпания «Аэрофлот», второе место авиакомпания «Ютэйр». В 2015 и 2016 гг. самыми безопасными авиаперевозчиками стали авиакомпании «S7 Airlines» и «Уральские авиалинии». Раннее «Аэрофлот» и «Ютэйр» подвергались проверке Росавиацией по частым авиационных происшествиям. Обе авиакомпании были оштрафованы на солидные суммы. Но в 2017 г. число авиапроисшествий увеличилось. В 2018 г. лидирующая позиция по безопасности перелетов досталась опять авиакомпании «S7 Airlines». Дочка «Аэрофлота» авиакомпания «Россия» заняла второе место, а сам «Аэрофлот» так и остался на пятом месте рейтинга. В 2019 г. ситуация не особо изменилась — авиакомпания «Уральские Авиалинии» признана самым безопасным перевозчиком, зарегистрированным на территории России. На втором месте по безопасности находится «S7 Airlines». Что касается крупнейшей и старейшей авиакомпании России — «Аэрофлота», то здесь больше всего вопросов. С одной стороны, самый внушительный бюджет и регулярное обновление своего парка самолетов. А вот с другой, по безопасности полетов — много споров. Поэтому сейчас только третье место [https://www.vipgeo.ru/articles/useful_articles/samie_bezopasnie_aviakompanii_rossii_i_mira/].

Некоторые аналитики считают, что случаи хулиганства на борту воздушных судов России связаны с лишним употреблением алкоголя пассажирами. Но по статистике, лишь в 23% случаев причиной дебошей являются алкоголь или наркотики.

Наказание за данный вид хулиганства во многих странах жесткое. Во Франции, например, за дебош на борту могут оштрафовать на сумму до 150 тыс. евро, в США — до 10 тыс. долл., до 18 тыс. евро в Голландии, 20 млн вон в Республике Корея. Нападение на экипаж судна карается тюремным заключением на срок до 20 лет в США, 10 лет во Франции и Голландии, 5 лет в Корее [http://www.tver.kp.ru/daily/26543/3560170/].

В России действия хулигана часто квалифицируются по ст. 11.17. КоАП РФ «Нарушение правил поведения граждан на железнодорожном, воздушном или водном транспорте», в соответствии с которой, невыполнение лицами законных распоряжений командира воздушного

судна влечет наложение административного штрафа в размере от 2 тыс. до 5 тыс. рублей или административный арест на срок до 15 суток. Конечно, такое наказание не является достаточной мотивацией для образцового поведения.

В соответствии с Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 60-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации» ужесточилось наказание за совершение хулиганских действий на воздушном и иных видах транспорта. Ответственность за данное преступление составляет штраф до 500 тыс. руб. либо лишение свободы на срок до пяти лет. Но такая ответственность за хулиганство на борту именно воздушного судна в России остается более мягкой по сравнению с другими странами. Следовательно, ответственность за данный вид правонарушения должна быть иной, так как последствия от хулиганских действий в воздухе могут быть непредсказуемыми.

Следует сказать, что в случае, если хулиган угрожает взрывом самолета, пытается проникнуть силой в кабину пилотов и т.п., то его действия могут быть квалифицированы как попытка захвата воздушного судна. В таком случае наказание должно быть еще более ужесточено.

Часть хулиганы угрожают безопасности полетов, экипажу самолета, в этом случае приходится применять силу к «разбушевавшемся» пассажирам. Состав персонала бортпроводников авиакомпаний в большинстве случаев состоит из сотрудниц женского пола, которые отвечают за безопасность пассажиров. Поэтому очевидна потребность дополнительных мер в области предотвращения преступлений на борту воздушного судна.

Особенно следует обратить внимание, что для безопасности полетов необходимо не только налаженность технического состояние воздушного судна, но и поведение пассажиров внутри лайнера. Целесообразно принять такие меры, как введение запрета продажи спиртных напитков в стерильных участках аэропортов и на воздушных судах российских авиакомпаний, в том числе в салонах первого и бизнес-класса. Так как замкнутое место салона самолета, продолжительные перелеты в сочетании с алкоголем могут поспособствовать вспышкам гнева пассажиров и привести к внештатной ситуации на борту. Введение данного мероприятия позволит предупредить и сократить количество случаев хулиганства.

Необходимо создание федерального реестра авиадебоширов, поскольку реестр одной компании не распространяется на другую. В настоящее время многие российские авиакомпании ведут внутренние «черные» списки и фиксируют все случаи хулиганства на борту, но отказать хулигану в перевозке они не могут. Сотрудники авиакомпании могут только подготовиться к рейсу с таким лицом: т.е. посадить его на место, которое хорошо просматривается экипажем, усилить команду мужчинами-бортпроводниками и, конечно, проявить к нему повышенное внимание.

Создание федерального реестра авиадебоширов потребует финансовых ресурсов. Также необходимо определить тот государственный орган, на который будет возложена обязанность и ответственность за ведение такого реестра.

К примеру, в августе 1998 г. авиакомпания *British Airways* ввела в действие программу безопасности полетов, которая в случае неадекватного поведения кого-либо из пассажиров давала командиру корабля право совершить экстренную посадку в ближайшем аэропорту. Издержки из-за незапланированного приземления взыскивались с нарушителя. Большинство авиакомпаний мира последовали примеру британского перевозчика.

Предлагается рассмотреть вопрос о сопровождении особо опасных рейсов специально подготовленными сотрудниками. Возможно, следует ввести добровольную специальную подготовку бортпроводников авиакомпаний на тренировочных базах МВД России или каких-либо базах, принадлежащих авиакомпаниям, где, кстати, уже существуют полноценные копии аэропортов с инфраструктурой и системой безопасности. Также это позволит сокращать расходы авиакомпаний на вынужденные посадки.

Кроме того, предлагается создать правовую базу для действий специальных сотрудников безопасности на борту, которой в настоящее время нет. При этом необходимо определить, в каких целях создается данная структура: для усмирения хулиганов или в антитеррористических целях, так как требования к подготовке, поведение сопровождающих, их экипировка, секретность будут совершенно разными.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.326:656

© Овечкин Александр Петрович
— доктор философских наук, профессор, профессор
кафедры административного права, экологического права,
информационного права Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

О некоторых вопросах защиты от террористических актов на транспорте

Аннотация. Одной из наиболее серьезных международных проблем становится борьба с терроризмом, с которой сталкиваются почти все государства мира, в том числе и наша страна. Одним из наиболее частых и уязвимых объектов террористических атак стал транспорт и его инфраструктура. Вспомним атаку самолетов на небоскребы в США, многочисленные случаи использования транспортных средств для наезда на людей в местах их массового скопления, попытки подрыва воздушных судов в аэропорту Лондона, взрывы в метро Парижа, Мадрида и пр. Резонансным в нашей стране стали взрывы в метрополитене Москвы, подрыв поезда Москва-Санкт-Петербург, теракты в Волгограде и др. Борьба с терроризмом является сложной комплексной задачей. В данной статье предпринята попытка рассмотреть некоторые из правовых аспектов защиты транспорта от террористических атак

Ключевые слова: транспортная безопасность; террористический акт; акт незаконного вмешательства.

© Aleksandr P. Ovechkin
— Doctor of Philosophical Sciences, professor, professor
of the department ‘Administrative Law, Ecological Law, Information Law’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

On some issues of anti-terrorism measures on transport

Abstract. One of the most serious international problems is anti-terrorism, which is faced by all countries of the world, including this country. Transport and its infrastructure have become one of the most frequent and vulnerable targets of terrorist attacks. Let us recall September 11 attacks in the USA,

numerous hit-and-runs in crowded places, attempts to blow up aircraft at London airport, explosions in Paris and Madrid metro, etc. The explosions in Moscow metro, blowing up the train from Moscow to St. Petersburg, the terrorist attacks in Volgograd, etc. became very public in our country. Anti-terrorism is a complicated task. The current paper has made an attempt to consider some of the legal aspects of protecting transport from terrorist attacks.

Keywords: transport security; terrorist attack; an act of unlawful interference.

Все больше по миру расползается такое международное зло, как терроризм. Не обошла стороной эта проблема и нашу страну. Защита государства, общества и личности от угроз и атак террористического характера является важнейшим элементов обеспечения государственной безопасности. Все более привлекательной мишенью для террористов становится транспорт. ФСБ России указывает на то, что в транспортной сфере совершается от 50 до 70% актов террористической направленности.

Транспорт либо используется в качестве средства проведения террористических действий, либо сам становится их объектом [https://nashesilino.ru/news/for_residents/antiterror-rukovodstvo-po-obespecheniyu-bezopasnosti-grazhdan-na-transporte].

Выбор транспорта и транспортной инфраструктуры в качестве средства и объекта террористической деятельности не случаен. Во-первых, возрастает интенсивность перевозок, в том числе опасных грузов, что делает транспорт весьма привлекательным объектом для террористических атак. Во-вторых, большая протяженность маршрутов затрудняет осуществление эффективных охранительных мер. В-третьих, возможность беспрепятственного посещения вокзалов, перронов, перевозки грузов и пассажиров делает их весьма уязвимым местом для совершения различного рода террористических деяний. Следует также отметить, что для террористов транспорт интересен еще и потому, что последствия подобных актов приводят к очень тяжелым последствиям. Взрыв на железнодорожной станции перевозимых опасных грузов, например, взрывчатых веществ, аммиака, селитры, может стать источником гибели людей, нарушения экологической обстановки, вызывать в обществе страх, неуверенность в собственной безопасности, активное обсуждение в средствах массовой информации. Это именно тот результат, которого и добиваются террористы.

Защита от терроризма на транспорте является неотъемлемой и важнейшей частью единой государственной политики в области транспортной безопасности, построенной на комплексе политических, правовых, экономических, информационных, специальных и иных мер. Особое место в этом комплексе мер принадлежит нормативно-правовому

регулированию, которое рассматривается в качестве одной из приоритетных задач обеспечения транспортной безопасности (ст. 2 Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Правовое регулирование в сфере антитеррористической защищенности транспортных объектов включает в себя Конституцию РФ, международные договоры РФ, федеральные законы, нормативные правовые акты Президента РФ и Правительства РФ, другие нормативные правовые акты органов государственной власти Российской Федерации и субъектов РФ.

Федеральный закон от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» не устанавливает никаких конкретных норм и правил применительно к транспортным организациям, он определяет общие принципы противодействия этому злу, правовые средства предупреждения и борьбы с терроризмом, меры по сокращению и ликвидации последствий террористических атак. Основные его положения в полной мере применимы к транспортным организациям.

В Федеральном законе «О транспортной безопасности» сформулированы цели, задачи, принципы безопасности на транспорте, определены меры и средства ее достижения. Однако в оценке места проблем защиты от терроризма в указанном законе эксперты разошлись.

Некоторые из них утверждают, что противодействие и борьба с терроризмом являются основным содержанием закона [1]. При этом адепты данной позиции указывают на неурегулированность в законе вопросов эксплуатационной безопасности, ненадежности технических устройств, безопасности движения, влияния человеческого фактора [2].

Другие рассматривают Закон как нормативный акт, в котором применен системный подход к мерам по обеспечению безопасности на транспорте, включающим вопросы технико-технологической безопасности, антитеррористической безопасности и организационно-структурные меры по предотвращению и минимизации последствий от воздействия различного рода неблагоприятных факторов. В этом случае антитеррористическая безопасность совершенно справедливо вписывается в систему транспортной безопасности как ее важнейшая составляющая.

Особенность нормативного регулирования антитеррористической безопасности в законе состоит в том, что он в основном опирается на общие нормы, не конкретизируя меры и процедуры, призванные поддерживать транспортную безопасность. В значительной мере его нормы носят универсальный характер и могут быть применены для различных ситуаций с однотипными отношениями.

Еще одна специфическая черта нормативного регулирования антитеррористической безопасности — это оптимальность сочетания императивных и диспозитивных норм, что весьма важно для отношений, в которых имеется и публичный интерес органов государственной власти, и

частный интерес граждан и юридических лиц, участвующих в перевозочном процессе.

Центральной категорией, раскрывающей смысл антитеррористической безопасности, является категория «акт незаконного вмешательства» (далее — АНВ), под которым понимается противоправное действие (бездействие), которое угрожает безопасной деятельности транспортного комплекса и результатом которого стало причинение вреда жизни и здоровью людей, материального ущерба либо создавшее угрозу наступления таких последствий. Террористический акт согласно п. 1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» является разновидностью актов незаконного вмешательства. Разберемся с тем, насколько вписывается понятие «террористический акт» в понятие «акт незаконного вмешательства».

Исходным и основополагающим признаком АНВ является противоправное действие или бездействие. Террористический акт (см. п. 3. ст. 3 Закон) всегда выражен в действии. Более того, для террористического акта установлен набор этих действий: взрыв, поджог и др. Но этому действию может коррелировать бездействие лиц, в обязанности которых входит совершение действий по предотвращению теракта, которые они не произвели.

Другим признаком АНВ является конкретная сфера совершения противоправных действий — транспортный комплекс. В определении террористического акта нет такого указания. Поэтому он может быть вписан в том числе и в указанную сферу действий. Признаком террористического акта и АНВ является и угроза их возникновения. Террористический акт вписывается в АНВ по своим признакам, характеризующим последствия.

Ни в определении АНВ, ни в определении террористического акта не содержится прямых указаний на наказуемость этих деяний. Однако административная и уголовная ответственность за совершение таких деяний предусмотрена другим нормативными актами, прежде всего, КоАП РФ и УК РФ. За совершение теракта предусмотрено уголовная ответственность (ст. 205 УК РФ), а за совершение иных АНВ может быть предусмотрена не только уголовная, но и гражданско-правовая ответственность (деликты) в виде возмещения убытков и административная ответственность, например, за нарушение правил дорожного движения. При этом закон не определяет конкретного круга лиц, которыми могут быть совершены АНВ или террористические акты. Это могут быть как отдельные граждане, так и организованные группы.

Сложнее обстоит дело с установлением вины. В общем смысле АНВ, являясь противоправным действием или бездействием, характеризует только реальный факт совершения определенных действий или бездействия, т.е. объективную сторону события. А станет оно административным правонарушением или уголовным преступлением,

будет понятно только при наличии субъективного фактора — вины. Иное дело теракт. Он является уголовно наказуемым деянием, предполагающим как наличие состава преступления, так и субъективной стороны. Это существенное различие между АНВ и террористическим актом, делающее их неоднородными и несопоставимыми понятиями. Будучи неоднородными и несопоставимыми понятиями, они, строго говоря, не могут быть рассмотрены как целое и часть. Поэтому, как отмечают некоторые ученые и практики, они должны быть разведены в законе. Террористические акты должны быть выведены из состава АНВ и представлены в качестве самостоятельного элемента транспортной безопасности. Выглядит довольно убедительно. Но в действительности все обстоит несколько сложнее. Дело в том, что в Федеральном законе «О транспортной безопасности» самостоятельно не выделяются субъекты и меры по защите от терроризма, они рассматриваются в едином комплексе. Поэтому включение террористических актов в состав АНВ сделано в большей мере для удобства и в этом смысле может считаться вполне логичным и обоснованным.

Лицами, обеспечивающими транспортную безопасность, прежде всего, являются субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчики. В то же время из этого правила есть некоторые исключения. Так, вопросы информационной безопасности на транспорте возложены на Минтранс России. Участниками обеспечения транспортной безопасности могут быть федеральные и региональные органы исполнительной власти, а также органы местного самоуправления, но только в рамках тех компетенций, которые предоставляются им законами и изданными в соответствии с ними нормативными правовыми актами. Особая роль при этом отводится полиции и ФСБ России. Статья 12 Федерального закон от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции» вменяет в обязанности полиции участие в антитеррористической деятельности, а ст. 8 Федеральный закон от 3 апреля 1995 г. № 40-ФЗ «О федеральной службе безопасности» рассматривает борьбу с терроризмом как важнейшее направление деятельности ФСБ России.

Ключевыми мерами по обеспечению транспортной безопасности, в том числе по защите от террористических актов, являются: оценка уязвимости транспортных объектов, их категорирование, планирование и реализация мер по обеспечению транспортной безопасности. Анализ надзорной деятельности прокуратуры и материалов судебной практики свидетельствуют о том, именно в сфере исполнения, чаще всего по вине человеческого фактора, возникает немало проблем, которые связаны с несвоевременностью или некачественностью подготовки и реализации мер в области безопасности транспорта. Так, Авиакомпания «Авиакон Цитотранс» была оштрафована за отсутствие подразделений транспортной безопасности для защиты транспортных средств [определение Верховного Суда РФ от 10 февраля 2017 г. № 309-КГ16-

21314 по делу № А60-3763/2016]. Административный штраф за несвоевременною категоризацию транспортных средств наложен на индивидуального предпринимателя А. Г. Першутова [определение Верховного Суда РФ от 3 августа 2017 г. № 308-АД17-9601 по делу № А25-1361/2016]. Причем следует отметить, что предусмотренные законом меры транспортной безопасности должны выполняться даже до момента утверждения оценки уязвимости и плана обеспечения транспортной безопасности [постановление Верховного Суда РФ от 8 июня 2015 г. № 303-АД15-5165 по делу № А73-4411/2014].

Таким образом, защита от террористических актов является важнейшей составной частью обеспечения транспортной безопасности и может рассматриваться в качестве одного из направлений транспортного права. По своей сути, она предстает в виде комплексного, собирательного понятия, в котором аккумулируется деятельность различных по своим правам и обязанностям субъектов, специфический набор мер, обеспечивающих эффективную защиту транспорта.

Литература

1. Средства прокурорской деятельности: проблемы теории и практики : монография / О. Н. Коршунова [и др.]. — Москва : РУСАЙНС, 2019.

2. Рязанов, Н. С. Актуальные проблемы уголовно-правового обеспечения транспортной безопасности / Н. С. Рязанов, М. С. Фокин // Транспортное право. — 2017. — № 2.

References

1. Sredstva prokurorskoy deyatel'nosti: problemy teorii i praktiki [Means of prosecutorial activity: problems of theory and practice]: monografiya / O. N. Korshunova [i dr.]. — Moskva : RUSAYNS, 2019.

2. Ryazanov, N. S. Aktual'nyye problemy ugolovno-pravovogo obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Actual problems of criminal law support of transport security]/ N. S. Ryazanov, M. S. Fokin // Transportnoye pravo. — 2017. — № 2.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343,98

© Островский Олег Александрович
— аспирант кафедры уголовного права и таможенного дела Юридического факультета Новосибирского государственного аграрного университета

© Гармаев Юрий Петрович
— доктор юридических наук, профессор кафедры уголовного права и таможенного дела Юридического факультета Новосибирского государственного аграрного университета

Меры уголовного правосудия в отношении киберпреступности согласно модели общего права через призму профессиональных компетенций следователя и его навыков интеллектуального анализа криминалистической цифровой информации

Аннотация. В настоящей статье рассматриваются меры уголовного правосудия в отношении киберпреступности согласно модели общего права и безопасности. Анализируется и обсуждается способность субъектов уголовного правосудия выполнять свою основную функцию. Расследование преступлений в сфере компьютерной информации затруднено слиянием факторов, которые влияют на процесс уголовного правосудия. Возникает общая проблема среди правоохранительных органов во всем мире, которая связана с задержками в обработке цифровых устройств, сложностью обработки большого количества данных, их безопасностью и несоответствием профессиональных компетенций сотрудников правоохранительных органов в работе с цифровыми носителями информации. Актуальность изучения проблемы компьютерной преступности можно определить необходимостью реализации новых принципов уголовно-правовой политики.

Ключевые слова: компьютерная преступность; компетенции следователя; интеллектуальный анализ; сфера компьютерной информации; криминалистическая методика; информационные следы.

© Oleg Al. Ostrovskiy
— post graduate of the department 'Criminal Law and Customs Affairs' of the law faculty of the Novosibirsk State Agrarian University

© Yuriy P. Garmaev
— Doctor of Law, professor of the department 'Criminal Law and Customs Affairs' of the law faculty of the Novosibirsk State Agrarian University

Criminal justice measures to cybercrime according to the common law model through the investigator's professional competence and his skills of the intellectual analysis of forensic digital information

Abstract. The current paper has analyzed criminal justice measures to cybercrime according to the model of common law and security. There has been discussed the ability of the subjects of criminal justice to fulfill their main function. Investigation of cybercrimes is complicated by the confluence of factors that influence the criminal justice process. There is a common problem among law enforcement agencies around the world, which is associated with delays in the processing of digital devices, the complexity of processing large amounts of data, their security and the professional competence discrepancy of law enforcement officers in working with digital media. The relevance of studying the problem of cybercrimes can be substantiated by the necessity to implement new principles of criminal law policy.

Keywords: cybercrime; the investigator's competence; intellectual analysis; the field of computer information; forensic technique; information traces.

Под компьютерной преступностью в Российской Федерации понимается не только преступления в сфере компьютерной информации, но и в общем количество преступных деяний, совершенных с помощью информационно-телекоммуникационных технологий. При этом анализ состояния и динамики компьютерной преступности позволяет сделать вывод, что количество преступлений, предусмотренных ст. 272 (неправомерный доступ к компьютерной информации), ст. 273 (создание, использование и распространение вредоносных компьютерных программ), ст. 159.6 (мошенничество в сфере компьютерной информации) УК РФ, в ближайшее время будет только возрастать. Главными причинами этого роста можно назвать трансюрисдикционные барьеры, некомпетентность сотрудников правоохранительных органов в стремительно развивающихся информационных технологиях, возрастание общего числа преступлений в сфере компьютерной информации и рост

неправомерного доступа к компьютерной информации с целью получения выгоды.

Помимо прочего возникают трудности и в процессе ведения следствия, опроса пострадавших. Потерпевшие часто неохотно сообщают (или не сообщают вовсе) правоохранительным органам о преступных фактах в сфере компьютерной информации по следующим причинам: боязнь, что убытки от расследования превысят размер причиненного ущерба и к тому же будет подорван авторитет фирмы; раскрытие в ходе судебного разбирательства системы безопасности организации; выявление собственных незаконных действий; выводы об их профессиональной непригодности (некомпетентности); правовая неграмотность; непонимание истинной ценности имеющейся информации. Способность следователей, прокуроров, судей и присяжных заседателей понять незаконное использование технологий также напрямую влияет на результаты раскрытия преступления. Легкость, с которой киберпреступность пересекает национальные границы, непримиримые различия между национальными правовыми структурами и обманы, используемые киберпреступниками, поражают с каждым годом. Крайне важно исследовать факторы, препятствующие расследованию преступлений в сфере компьютерной информации и преследованию киберпреступников.

Вопрос профессиональных компетенций. Даже при наличии серьезно разработанных процессуальных норм и уголовных законов, а также согласованность их с международными документами, такими как Будапештская конвенция о преступности в сфере компьютерной информации 2001 г., расследования будут неэффективными, если специализированные полицейские подразделения будут иметь недостаточное техническое оснащение. Основная задача, стоящая перед сообществом уголовного судопроизводства, заключается в обмене общим пониманием основных технических навыков, знаний и ролей, выполняемых в ходе расследований и судебных преследований. Многие киберпреступления ввиду своей сложности и специфичности требуют от полиции применения технологического опыта и дедуктивных рассуждений, чтобы разгадать сложные способы совершения преступление [1]. Расширенные смешанные атаки используют уязвимости в фиксированных и беспроводных сетях, чтобы украсть учетные данные или другую важную информацию. Преступники используют поведенческое профилирование для маскировки, представляя себя в качестве обычных пользователей системы в частных сетях и используют скрытые приложения, чтобы избежать подозрений.

Существует также опасность назначения неподготовленного и непрофессионального персонала для сбора доказательств совершения преступления. Для эффективного расследования и контроля требуется разработка новых инструкций для следователей, которые бы отражали

всю специфику расследования подобных преступлений [2]. С одной стороны, информационные технологии позволяют полиции собрать больше потенциальных доказательств, но с другой стороны, прослеживается человеческий фактор в ходе проведения следственных действий, который порой может повлиять на результаты следствия. Полиция должна уметь правильно интерпретировать и сопоставлять информацию для дела, грамотно прослеживать шаги потенциальных подозреваемых путем диалогов с ключевыми лицами, которые занимают центральное место в расследовании, а для полноценного диалога — хорошо владеть терминологией и разбираться в сфере информационных технологий. Крайне важно отметить, что помимо сбора электронных доказательств, следователи также должны владеть и медицинскими знаниями для сбора данных о физических следах на месте преступления (дактилоскопия и прочие).

Дедуктивные и индуктивные рассуждения используются для определения последовательности событий. Не стоит также забывать о традиционных методах, включая наблюдение, опрос, поиск и изъятие, а также механизмы формального юридического процесса для поддержки или опровержения доказательств собранных следственных материалов [3]. Этот процесс является одним из связующих элементов полной информации о деле для формирования общих правил или выводов, а также определения отношений между кажущимися, на первый взгляд, несвязанными событиями. В совокупности все эти методы должны быть направлены на решение конкретных задач и помочь следователю в выборе правильного решения, а не полагаться лишь только на свою интуицию. Таким образом, аналитическое мышление следователя является адаптивным подходом к решению проблем на основе понимания исходного материала, подготовки и планирования, анализа, сопоставления и учета, а также конечной оценки дела. Цель «заключается в разработке новых подходов к принятию верных, релевантных решений, которые могут быть продемонстрированы другими» [4].

Чтобы соответствовать современным требованиям в сфере информационных технологий, следователь должен обладать соответствующими профессиональными компетенциями, которые являются необходимым условием для успешного расследования киберпреступности. Сочетание исследовательских и технических методологий, используемых экспертами в области информационных технологий, основано на научных знаниях и практических знаниях, полученных в ходе повторных исследований [5]. Потребность в обученных следователях и прокурорах, которые знакомы с источниками электронных доказательств и новейшими информационными технологиями, приобретает все большее значение, поскольку преступления все чаще переходят из физического мира в виртуальный мир. Чтобы эффективно выполнить все современные требования, предъявляемые к качественному

расследованию киберпреступности, следователи должны соответствовать не только личностным коммуникативным навыкам, но и профессиональным компетенциям в области интеллектуального анализа криминалистической цифровой информации в области информационных технологий в сочетании с опытом применения этих навыков как в реальной и виртуальной средах (см. табл. 1 и 2).

Расследование киберпреступности может включать в себя различные виды принудительных мер поиска, наблюдения или мониторинга правоохранительными или разведывательными органами. Правовые полномочия и передовая практика для выполнения ордеров на обыск и изъятие в разных юрисдикциях значительно различаются, в том числе правила, регулирующие обработку электронных доказательств. Когда полиция проводит поисковые операции, оборудование, программное обеспечение, периферийные устройства хранения и информация в двоичной и печатной форме могут быть изъяты. Следователи должны рассмотреть целесообразность предварительного просмотра и сбора данных на месте происшествия и определить, могут ли обстоятельства оправдать физическое изъятие оборудования для дальнейшего анализа в лаборатории. От следователей требуется отследить связь подозреваемого с оборудованием или программным обеспечением. Способность полиции идентифицировать лиц, контролирующих доменные имена и адреса интернет-протокола (IP) в данный момент времени, является фундаментальным этапом в процессе расследования.

В некоторых случаях поставщики телекоммуникационных услуг могут предоставить следователям сохраненный контент, такой как голосовая почта, журналы вызовов и коды для доступа к данным, содержащимся на картах идентификатора абонента (*SIM*), путем использования кодов *PIN Unlock Key* (*PUK*) для телефонов. Полиция может также отслеживать телефоны в режиме реального времени через телекоммуникационную сеть, используя данные сети в сочетании с геопространственной технологией (например, *Stingray*), которая также может быть запрограммирована на соответствие телефонным сигналам и голосовым отпечаткам. Тем не менее изобилие операторов связи может чрезвычайно затруднить прослеживание единого сообщения, поскольку потенциально требуется много судебных процессов, чтобы просто установить происхождение, также различаются на региональном уровне адреса серверов хранения данных.

Возрастающее количество необработанных данных, собранных в ходе расследования, оказывает большое давление на следователей и экспертов, что препятствует обеспечению надежных результатов в очень короткие сроки. Постоянное увеличение плотности хранения флеш-памяти и магнитных дисков объясняет, почему специалисты не успевают обрабатывать данные из изъятых устройств. Обычно расследование преступлений, связанных с киберпреступностью, становится некими

«промысловыми экспедициями» без надлежащего учета доказательной ценности захваченных устройств. Из-за такой сложности проведения расследований и аналитических трудностей, а также смещения приоритетов дел становится нецелесообразно тщательно и регулярно анализировать все данные, расположенные в различных электронных устройствах, обнаруженных на месте преступления. Такие трудности в обработке разнородных больших объемов данных среди правоохранительных органов является общей проблемой во всем мире. Зачастую это характеризуется отсутствием стратегий сортировки и классификации данных, отсутствием полноценных инструкций по работе с такими данными, неадекватностью бюджетных закупок, укомплектованием и обучением персонала.

Таблица 1

Коммуникативные навыки, необходимые для проведения следственных действий в расследовании преступлений в сфере компьютерной информации

Личностные коммуникативные навыки следователя, необходимые для проведения следственных действий в расследовании преступлений в сфере компьютерной информации	
Категория и наименование коммуникативных навыков	**Соответствующие коммуникативные профессиональные компетенции**
1. Коммуникативный	Поддерживайте связь с общественностью, другими членами команды, персоналом суда, юристами, сотрудниками правоохранительных органов и другими собеседниками.
2. Рациональный	Быстро оценивайте ситуацию и принимайте соответствующие решения.
3. Совместный	Быстро завоевывайте доверие других и поддерживайте эти отношения.
4. Интуитивный	Инстинктивно различать нормальные и аномальные события.
5. Когерентный	Объясните техническую тему простым языком и сделайте доступную информацию для различных аудиторий.
6. Устойчивый	Приоритет и поддержание спокойствия во время работы под давлением.
7. Пунктуальный	Соблюдение сроков и предоставление результатов для спецификации.
8. Привередливый	Быстрое поддержание внимания с постоянным вниманием к деталям.
9. Дисциплинированный	Сдержанная трудовая этика при строгом соблюдении директив и осознанности личных и технических ограничений.
10. Стратегический	Сформулируйте и задайте интересующие вопросы ключевым заинтересованным сторонам и разработайте планы, которые принесут пользу расследованию.

Таблица 2

Навыки интеллектуального анализа криминалистической цифровой информации в области информационных технологий

Профессиональные компетенции в области интеллектуального анализа криминалистической цифровой информации в ходе проведения следственных действий при расследовании преступлений в сфере компьютерной информации.	
Категория и наименование коммуникативных навыков	**Соответствующие профессиональные компетенции в области информационных технологий**
1. Исследование	Экспедиционный поиск информации в общедоступном домене и справочных материалах, хранящихся в корпоративной сети. Способность получать информацию о триангуляции информации из разных источников, недоступных через общедоступные поисковые системы.
2. Осведомленность	Бдительность в обеспечении осведомленности о событиях в области информационной безопасности. Применять знания об отраслевых передовых методах проведения цифровых судебно-медицинских исследований.
3. Непрерывность доказательств	Строгое соблюдение установленных процессов демонстрации цепочки поставок при обработке электронной хранимой информации.
4. Судебно-медицинская экспертиза	Прикладные знания методов сохранения данных, которые используют как физические, так и логические методы для получения данных и проверки источников информации.
5. Сетевая архитектура	Практическое понимание модели взаимодействия открытых систем (OSI) и функции коммуникационных технологий в области хранения и передачи данных, таких как сетевые протоколы, адреса управления доступом к среде передачи (MAC), брандмауэры, маршрутизаторы, прокси-серверы, центры обработки данных, онлайн-приложения, облачные сервисы, хост-приложения, избыточный массив независимых дисков (RAID), кластеры, виртуальные серверы и способы многофакторной аутентификации.
6. Аппаратные средства	Прикладные знания о компонентах и периферийных устройствах, подключенных к информационным системам, включая жесткие диски, твердотельные накопители (SSD), оперативную память (ОЗУ), базовую систему ввода-вывода (BIOS), сетевые интерфейсные карты (NIC), чипсеты и флэш-память.
7. Файловые системы	Применяется знание различных атрибутов файловой системы, таких как FAT, FAT32, exFAT, NTFS, HFS +, XFS, Ext2, Ext3, Ext4 и UFS.
8. Анализ структурированных данных	Поиск и интерпретация универсально форматированной информации, такой как фиксированные записи полей внутри записей, а также встроенная информация, связанная с операционными системами, реляционными базами данных, электронными таблицами, реестрами, историей Интернета, системами безопасности и системными журналами и зашифрованными файловыми системами.
9. Анализ неструктурированных данных	Интерпретация значений, связанных с отдельными файлами, хранящимися в различных файловых системах, таких как цифровые фотографии, графические изображения, видео, потоковые данные, веб-страницы, файлы PDF, презентации PowerPoint, данные электронной почты, записи в блогах, вики и документы для обработки текстов.
10. Полуструктурированный анализ данных	Извлечение тегов, метаданных или других типов идентификационных маркеров, находящихся в отдельных файлах, включая информацию, указывающую авторство, номер версии, создателя, отправителя, получателя, данные о времени и дате, координаты GPS, ключевые слова и версию прошивки. Эта деятельность также распространяется на анализ реляционных данных в файлах, связанных с отдельными файлами, такими как XML и другие языки разметки.
11. Обратный инжиниринг	Функциональное понимание механики разработки программного обеспечения, удаленного администрирования и распространения вредоносных программ.
12. Программирование и скриптинг	Знание кодирования с использованием таких языков, как C, C ++, C #, Perl, Delphi, Html, .NET, ASP, Python, Java, JavaScript, Ruby, Bash Scripting, VBScript, PowerShell, Unix / Linux, EnScript.
13. Визуализация	Прикладные знания по созданию, настройке и развертыванию виртуальных машин.
14. Техническая отчетность	Опыт разработки отчетов с высокой степенью детализации, подробно описывающих внутреннюю работу информационно-коммуникационных технологий, целостность файлов, достоверность информации и перемещение данных.

Заключение. Различные цифровые устройства хранят множество пользовательских данных, эти данные могут содержать подробные последовательности событий, указывающих на преступные намерения, взаимоотношения между организованными сетями правонарушителей и местонахождение подозреваемых в ходе преступной деятельности. Чтобы преодолеть препятствия для расследований и судебных преследований, направленных на борьбу с киберпреступностью, срочно необходимы решения.

По мере развития общества и продвижения технологий вперед наше понимание истоков преступности должно постоянно пересматриваться. Настойчивость, распространенность и серьезность преступлений, связанных с киберпреступностью, требуют большей реакции со стороны международного сообщества. Наша коллективная зависимость от цифровых технологий делает эту угрозу чрезвычайно трудной для устранения. Проявления преступности, исходящие из киберпространства, являются одними из самых серьезных проблем для работников систем уголовного правосудия во всем мире. Мировое сообщество классифицирует «киберпреступность» как главную глобальную угрозу национальной безопасности, опережая «терроризм», «распространение оружия массового уничтожения» и «транснациональную организованную преступность». Статус-кво теперь достиг критической точки вопроса, где меры должны быть направлены на повышение осведомленности, выявление барьеров и противодействие растущей угрозе, которая является высокоорганизованной, хорошо финансируемой и чрезвычайно опасной. В связи с растущим количеством цифровых устройств возникает общая проблема среди правоохранительных органов во всем мире, которая связана с задержками в обработке устройств, сложностью обработки большого количества данных и несоответствием профессиональных компетенций сотрудников правоохранительных органов в работе с цифровыми носителями информации. Это все усугубляется отсутствием стратегий сортировки и классификации данных, отсутствием полноценных инструкций по работе с такими данными, неадекватностью бюджетных закупок, укомплектованностью и обучением персонала. Существующие академические исследования по этой теме, как правило, подчеркивают теоретические аспекты проблемы, но не позволяют в полной мере объяснить все факторы, влияющие на подобные преступления в сфере информационных технологий, которые смогли бы объяснить все недочеты в проведении следствия и дать реальные рекомендации, которые бы помогли следствию на практике. В качестве авторского предложения рекомендуется внесение дополнения в ФГОС ВО по специальности 12.00.12 Криминалистика; судебно-экспертная деятельность; оперативно-розыскная деятельность, 10.05.05 Безопасность информационных технологий в правоохранительной сфере, по специальности 40.05.01 «Правовое обеспечение национальной

безопасности», по специальности 40.05.02 «Правоохранительная деятельность» и выделить в отдельную дисциплину «Компьютерная криминалистика». Большое практическое значение имеет выработка научно обоснованной методики и принципов выявления скрытых преступлений, изучение не только факторов преступлений, но и их профилактики и предупреждения.

Литература

1. Бромби, М. Защита от преступности: технологии обнаружения и предупреждения преступности // Международный обзор права. Компьютеры и технологии. — 2006. — С. 1—5.

2. Быков, В. М. Преступления в сфере компьютерной информации: криминологические, уголовно-правовые и криминалистические проблемы. — Москва : Юрлитинформ, 2015.

3. Вехов, В. Б. Криминалистическое учение о компьютерной информации и средствах ее обработки : дис. … докт. юрид. наук. — Волгоград : Волгоградская академия МВД России, 2009.

4. Гармаев, Ю. П. Современные информационные технологии в механизме внедрения межотраслевых средств противодействия преступности // Юридическое образование и наука. — 2014. — № 4. — С. 28—33.

5. Менжега, М. М. Информационное взаимодействие работников правоохранительных органов при расследовании преступлений в сфере высоких технологий // Саратовская государственная юридическая академия: Юридические науки. — 2012. — № 10.

References

1. Brombi, M. Zashchita ot prestupnosti: tekhnologii obnaruzheniya i preduprezhdeniya prestupnosti [Protection from crime: technologies for detecting and preventing crime]// Mezhdunarodnyy obzor prava. Komp'yutery i tekhnologii. — 2006. — S. 1—5.

2. Bykov, V. M. Prestupleniya v sfere komp'yuternoy informatsii: kriminologicheskiye, ugolovno-pravovyye i kriminalisticheskiye problemy [Crimes in the field of computer information: criminological, criminal law and criminalistic problems]. — Moskva : Yurlitinform, 2015.

3. Vekhov, V. B. Kriminalisticheskoye ucheniye o komp'yuternoy informatsii i sredstvakh yeye obrabotki [Forensic doctrine of computer information and means of its processing]: dis. … dokt. yurid. nauk. — Volgograd : Volgogradskaya akademiya MVD Rossii, 2009.

4. Garmayev, YU. P. Sovremennyye informatsionnyye tekhnologii v mekhanizme vnedreniya mezhotraslevykh sredstv protivodeystviya prestupnosti [Modern information technologies in the mechanism of introducing intersectoral means of combating crime]// Yuridicheskoye obrazovaniye i nauka. — 2014. — № 4. — S. 28—33.

5. Menzhega, M. M. Informatsionnoye vzaimodeystviye rabotnikov pravookhranitel'nykh organov pri rassledovanii prestupleniy v sfere vysokikh tekhnologiy [Information interaction of law enforcement officials in the investigation of crimes in the field of high technologies]// Saratovskaya gosudarstvennaya yuridicheskaya akademiya: Yuridicheskiye nauki. — 2012. — № 10.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 629.039.58

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

О некоторых аспектах реализации государственной политики в области противодействия коррупции на транспорте

Аннотация. Статья содержит некоторые результаты правового анализа положений Национального плана противодействия коррупции на 2018—2020 годы, результатов их исполнения в сопоставлении с проблемными вопросами, не нашедшими своего разрешения. Предметом научного исследования, осуществленного с использованием инструментария формально-догматического метода, выступают нормы действующего антикоррупционного законодательства. На основе использования методики политико-правового анализа исследованы правовые отношения, возникающие в связи с реализацией поставленных задач по противодействию коррупции в Российской Федерации. Применение инструментов, характерных для системно-правового подхода к исследованию теории и практики противодействия коррупции в современном российском обществе позволило проанализировать опыт антикоррупционного образования и просвещения, сформулировать выводы об отдельных перспективных направлениях противодействия коррупции в организациях с государственным участием, вскрыть некоторые неэффективные антикоррупционные формы, пробелы и противоречия антикоррупционного законодательства. На этой основе обоснованы предложения по дальнейшей оптимизации системы мер, направленных на повышение эффективности просветительских и образовательных мероприятий, осуществляемых в целях формирования и совершенствования компетенций антикоррупционного характера у государственных служащих органов управления транспортом, должностных лиц и работников транспортных организаций, развитие общественного антикоррупционного правосознания.

Ключевые слова: противодействие коррупции; национальный план противодействия коррупции; эффективность антикоррупционных форм; антикоррупцинное просвещение и образование.

© 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

On some aspects of implementation of the state policy of anti-corruption on transport

Abstract. The current paper has presented some results of a legal analysis of the provisions of the National Anti-Corruption Plan for 2018-2020, the results of their implementation in comparison with problematic issues that have not been solved. The subjects of scientific research, carried out by formal dogmatic method, have been the norms of the current anti-corruption legislation. Based on the use of the methodology of political and legal analysis, the authors have investigated the legal relations arising in connection with the implementation of anti-corruption tasks in the Russian Federation. The use of tools characteristic for the systemic legal approach to the study of the anti-corruption theory and practice in modern Russian society made it possible to analyze the experience of anti-corruption education and enlightenment, formulate conclusions on certain promising anti-corruption areas in organizations with state participation, identify some ineffective anti-corruption forms, gaps and contradictions of anti-corruption legislation. On this basis, there have been substantiated proposals for further optimization of the system of measures aimed at improving the efficiency of educational activities carried out in order to form and improve anti-corruption competencies among civil servants of transport management bodies, officials and employees of transport organizations, and the development of public anti-corruption legal awareness.

Keywords: anti-corruption; a national anti-corruption plan; efficiency of anti-corruption forms; anti-corruption enlightenment and education.

Исполнение положений Национального плана противодействия коррупции на 2018—2020 годы (утвержден Указом Президента РФ от 29 июня 2018 г. № 378,) отражающих направления государственной политики в указанной сфере на среднесрочную перспективу, предусмотрено до конца 2020 г. В связи с этим уже сейчас органы власти и организации, ответственные за исполнение поставленных в Национальном плане задач, стремятся подвести хотя бы предварительные итоги проделанной работы.

Поскольку руководством страны степень коррупционной угрозы для поступательного развития российского вполне отчетливо осознана, постольку внимание к вопросам выполнения поставленных задач по реализации основных направлений государственной антикоррупционной политики представляется вполне логичным, а осуществление такого рода анализа — вполне своевременным и уместным.

Правоприменительная практика свидетельствует о том, что, несмотря на тот факт, что еще несколько лет назад, определяя основные направления правоохранительной деятельности, В. В. Путин указал на то, что «главное сейчас — борьба с коррупцией. Дело не в том, что коррупция наносит ущерб экономике и что страдают граждане — это конечно плохо, но страшнее то, что эти преступления подрывают сами государственные основы России. И бороться с ними — чрезвычайно важная не только профессиональная, но и политическая задача» [9], борьба с коррупцией не привела к запланированному результату. Утверждения специалистов о возрастании степени латентности коррупции [7, стр. 78, 116], ее системном характере [1, стр. 42; 2, стр. 38], институциализации коррупции как средства управления [6, стр. 1766], подтверждаются практикой. Так, по данным Росфинмониторинга, за 2018—2019 гг. к уголовной ответственности за коррупционные преступления были привлечены 4 губернатора, 13 их замов и около 40 глав муниципальных образований, что свидетельствует о наличии значительных проблем системного характера в формировании нетерпимости к коррупции в области государственного и муниципального управления. Еще более настораживающей выглядит статистика злоупотреблений в сфере реализации приоритетных национальных проектов и комплексной модернизации магистральной инфраструктуры, результаты которых оцениваются в 133,1 млрд руб. [http://www.ng.ru/kartblansh/2020-02-18/3_7797_kartblansh.html].

Основательно отмечается, что особое значение для противодействия коррупции имеет предупреждение, поскольку именно предупредительные меры позволяют изначально не допустить неблагоприятных последствий коррупционных правонарушений, минимизировать коррупционные риски [8, стр. 31—32]. Не случайно этот аспект противодействия коррупции специально выделяется в российском законодательстве.

Нельзя не согласиться также и с утверждением о том, что к мерам общей превенции относится, в первую очередь, система антикоррупционного просвещения, воспитания и образования, позволяющая сформировать у всех членов общества непримиримое отношение к проявлениям коррупции [2, стр. 29—32].

Напомним, что «повышение эффективности просветительских, образовательных и иных мероприятий, направленных на формирование антикоррупционного поведения государственных и муниципальных служащих, популяризацию в обществе антикоррупционных стандартов и

развитие общественного правосознания» обозначено в Национальном плане в качестве одной из основных задач и, соответственно, особого раздела. При этом решение указанной задачи связано с решением иных основных задач, что предполагает взаимосвязь мероприятий, предусмотренных с решением, например, таких задач, как совершенствование системы запретов, ограничений и требований, установленных в целях противодействия коррупции; обеспечение единообразного применения законодательства РФ о противодействии коррупции в целях повышения эффективности механизмов предотвращения и урегулирования конфликта интересов; совершенствование мер по противодействию коррупции в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных или муниципальных нужд и в сфере закупок товаров, работ, услуг отдельными видами юридических лиц, на особую сложность решения которой основательно обращают внимание специалисты [3, стр. 21—22; 4, стр. 61], акцентируя внимание на необходимость использования специальных методов выявления и раскрытия коррупционных правонарушений в этой сфере [5, стр. 36—42]; совершенствование мер по противодействию коррупции в сфере бизнеса, в том числе по защите субъектов предпринимательской деятельности от злоупотреблений служебным положением со стороны должностных лиц; систематизация и актуализация нормативно-правовой базы по вопросам противодействия коррупции, устранение пробелов и противоречий в правовом регулировании в области противодействия коррупции с мерами, реализация которых предусмотрена в интересах антикоррупционного просвещения и образования.

В частности, в разделе VI Национального плана «Совершенствование мер по противодействию коррупции в сфере бизнеса, в том числе по защите субъектов предпринимательской деятельности от злоупотреблений служебным положением со стороны должностных лиц» в п. 36 содержится положение, согласно которому Торгово-промышленной палате РФ рекомендовано продолжить проведение ежегодного независимого исследования в целях выявления отношения предпринимательского сообщества к коррупции и оценки его представителями государственной политики в области противодействия коррупции («бизнес-барометр коррупции»). В подп. «б» указанного пункта содержится рекомендация Торгово-промышленной палате РФ с участием общероссийских общественных организаций «Российский союз промышленников и предпринимателей» и «ОПОРА России», иных заинтересованных организаций и с привлечением представителей федеральных государственных органов, осуществляющих реализацию государственной политики в области противодействия коррупции, научно-исследовательских и образовательных организаций, объединений субъектов предпринимательской деятельности, коммерческих

организаций, государственных корпораций (компаний) и организаций, участвующих в осуществлении международного сотрудничества в области противодействия коррупции, обеспечить проведение ежегодных всероссийских акций, направленных на внедрение в сферу бизнеса антикоррупционных стандартов, процедур внутреннего контроля, этических норм и процедур комплаенса.

Напомним, что обязанности организаций по принятию мер по противодействию коррупции установлены в ст. 13.3 Федерального закона «О противодействии коррупции». Указанные меры принимаются с учетом положений Национального плана противодействия коррупции на 2018—2020 годы, а также методических рекомендаций Минтруда России. При этом обязанности же государственных и муниципальных служащих, работников государственных корпораций жестко регламентированы указанным законом и подзаконными актами.

Российским союзом промышленников и предпринимателей в сентябре 2020 г. был подготовлен итоговый доклад «Антикоррупционный рейтинг Российского бизнеса — 2020». При этом единственным образовательным учреждением, упомянутым в данном документе, стал Российский университет транспорта в лице Юридического института. В докладе особо отмечено, что компании: ПАО «Ростелеком»; ОАО «РЖД»; Банк «ВТБ» (ПАО); ПАО «Россети» — получили по итогам независимой оценки равное значение результирующего показателя Рейтинга-2020, поэтому каждая из перечисленных компаний занимает 1—4 место в Ретинге-2020.

ОАО «РЖД» отнесено к числу компаний с максимально высоким уровнем противодействия коррупции и минимальным уровнем рисков коррупции (класс А1).

В качестве передового опыта, заслуживающего поддержки и распространения, отмечено особо, что в ОАО «РЖД» активно действует централизованная обязательная система обучения в сфере предупреждения и противодействия коррупции для различных категорий руководителей и специалистов. «Обучение осуществляется как в очном формате в Юридическом институте Российского университета транспорта МИИТ, так и посредством прохождения специально разработанных дистанционных курсов» [10, стр. 48 — 58].

Очевидно, что деятельность Юридического института была столь высоко оценена в связи с тем, что Отраслевой центр формирования и развития антикоррупционных компетенций работников транспортного комплекса Юридического института, возглавляемый В. А. Павловой, год от года наращивает свои усилия по повышению квалификации специалистов в сфере противодействия коррупции. Так, если в 2016 г. прошли обучение 54 специалиста, в 2017 г. — 70, в 2018 г. — 183, то уже в 2019 г. удостоверения о повышении квалификации получили 706 должностных лиц ОАО «РЖД», ответственных за организацию работы по профилактике коррупционных и иных правонарушений.

Указанное направление работы соответствует требованиям п. 28 Национального плана, согласно которому руководителям государственных корпораций (компаний), публично-правовых компаний и организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами, предписано обеспечить ежегодное повышение квалификации лиц, в должностные обязанности которых входит участие в противодействии коррупции, а также обучение лиц, впервые принятых на работу в указанные организации для замещения должностей, включенных в перечни должностей, установленные такими организациями, по образовательным программам в области противодействия коррупции.

В связи с этим заслуживает внимания тот факт, что по обращению и при тесном взаимодействии с ОАО «РЖД» в Юридическом институте был разработан абсолютно новый учебный курс, посвященный вопросам противодействия коррупции и их особенностям именно в ОАО «РЖД». При разработке курса за основу брались нормативные документы ОАО «РЖД», практические кейсы сориентированы на конкретные жизненные ситуации, которые могут возникнуть в работе обучающихся. Кроме того, в конце курса предусмотрено итоговое тестирование. С целью оценки и повышения эффективности обучения по прохождении курса организовано анкетирование обучающихся. Помимо этого, в рамках обучения на постоянной основе проходят научно-практические семинары, на которых работники Центра по организации противодействия коррупции ОАО «РЖД», сотрудники Московской межрегиональной транспортной прокуратуры отвечают на наиболее актуальные вопросы слушателей, связанные с организацией противодействия коррупции в ОАО «РЖД» и вызывающие затруднения в повседневной жизни. Постоянно совершенствуется качество и методика обучения должностных лиц ОАО «РЖД» в области противодействия коррупции. Наличие системы обратной связи, реализуемой посредством анкетирования слушателей по окончании обучения в Отраслевом центре на условиях анонимности, позволяет оперативно принимать меры по оптимизации педагогических воздействий в целях совершенствования профессиональных компетенций специалистов ОАО «РЖД» в сфере противодействия коррупции.

Важнейшим направлением деятельности по антикоррупционному образованию и просвещению является выполнение требований п. 20 Национального плана, возлагающего на Правительство Российской Федерации обязанность обеспечить включение в федеральные государственные образовательные стандарты общего образования, среднего профессионального и высшего образования положений, предусматривающих формирование у обучающихся компетенции, позволяющей выработать нетерпимое отношение к коррупционному поведению, а в профессиональной деятельности — содействовать пресечению такого поведения.

Так, федеральными государственными образовательными стандартами высшего образования:

– бакалавриат по направлению подготовки 40.03.01 Юриспруденция (утвержден приказом Минобрнауки России от 13 августа 2020 г. № 1011);

— специалитет по специальности 40.05.01 Правовое обеспечение национальной безопасности (утвержден приказом Минобрнауки России от 31 августа 2020 г. № 1138);

— специалитет по специальности 40.05.02 Правоохранительная деятельность (утвержден приказом Минобрнауки России от 28 августа 2020 г. № 1131)

обязательность формирования компетенции такого рода предусмотрена. Речь идет, в частности, о компетенции УК-11 — Способен формировать нетерпимое отношение к коррупционному поведению, включенной в группу компетенций «Гражданская позиция». Помимо этого антикоррупционный потенциал заложен в иных профессиональных компетенциях. Так, очевидно, обязательность знания и соблюдения в процессе правоохранительной деятельности подразумевает компетенция ОПК-7 — Способен выполнять должностные обязанности по соблюдению законности и правопорядка, безопасности личности, общества и государства при соблюдении норм права и нетерпимости к противоправному поведению.

Изложенное позволяет сделать вывод о наличии существенных неиспользованных резервов решения задач, связанных с формированием и постоянным, непрерывным совершенствованием компетенций антикоррупционной направленности у специалистов на транспорте в рамках образовательной деятельности, осуществляемой Российским университетом транспорта как отраслевым учебно-методическим центром, чему способствует функционирование Отраслевого центра формирования и развития антикоррупционных компетенций работников транспортного комплекса Юридического института. При этом также особо важно понимать, что лишь достаточный теоретический уровень подготовленности в осмыслении общих вопросов, который обеспечивает только научный анализ, является прочной методологической основой для решения в последующем задач частного характера, связанных с решением задач по эффективной организации работы по противодействию коррупции на транспорте.

Литература

1. Едигарева, Ю. Г. Государственная антикоррупционная политика: проблемы формирования и реализации / Ю. Г. Едигарева, Д. Е. Морковкин, А. В. Власов // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. — 2020. — Т. 19. — № 2. — С. 41—49.

2. Землин, А. И. Противодействие коррупции в Российской Федерации / А. И. Землин [и др.] ; под редакцией Землина А. И., Корякина В. М. : учебник. — Воронеж : Наука-Юнипресс, 2014.

3. Землин, А. И. Проблемные вопросы правового регулирования государственного финансового контроля за расходованием бюджетных средств при осуществлении государственных закупок В сборнике: Государственные и корпоративные закупки как форма государственно-частного партнерства : сборник научных статей / А. И. Землин, О. М. Землина ; редколлегия: Г. В. Дегтев, И. П. Гладилина. — Москва, 2014.

4. Землин, А. И. Административно-правовые проблемы противодействия коррупция в системе государственных закупок : монография / А. И. Землин [и др.] ; под ред. А. И. Землина, В. М. Корякина. — Москва : МИИТ, 2013.

5. Землина, О. М. Финансовый контроль как способ борьбы с коррупцией в сфере закупок для обеспечения государственных и муниципальных нужд / О. М. Землина, А. Ю. Мигачев // Организационно-правовые проблемы противодействия коррупции при осуществлении государственных и муниципальных закупок : сборник научных статей. — Москва : Центр образовательного и научного консалтинга ПГУУ Правительства Москвы, 2015.

6. Кабанов, П. А. Правовые средства обеспечения институционализации государственной политики противодействия коррупции в субъектах Российской Федерации: региональный опыт и перспективы развития // Актуальные проблемы российского права. — 2014. — № 8 (45). — С. 1766—1772

7. Корякин, В. М. Коррупция в Вооруженных Силах : теория и практика противодействия : монография. — Москва : За права военнослужащих, 2009.

8. Полионская, Л. Л. Актуальные вопросы предотвращения и урегулирования конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги») / Л. Л. Полионская, А. И. Землин // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33). — С. 20—31

9. Путин, В. В. Выступление Президента Российской Федерации на заседании коллегии Генеральной прокуратуры // Российская газета. — 2013. — 6 марта.

10. Трушин, М. В. Принципиальные подходы и теоретические основы противодействия коррупции в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги») / М. В. Трушин, А. И. Землин // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33). — С. 48—58.

References

1. Yedigareva, YU. G. Gosudarstvennaya antikorruptsionnaya politika: problemy formirovaniya i realizatsii [State anti-corruption policy: problems of formation and implementation]/ YU. G. Yedigareva, D. Ye. Morkovkin, A. V. Vlasov // Uchenyye zapiski Rossiyskoy Akademii predprinimatel'stva. — 2020. — T. 19. — № 2. — S. 41—49.

2. Zemlin, A. I. Protivodeystviye korruptsii v Rossiyskoy Federatsii [Counteraction to corruption in the Russian Federation]/ A. I. Zemlin [i dr.] ; pod redaktsiyey Zemlina A. I., Koryakina V. M. : uchebnik. — Voronezh : Nauka-Yunipress, 2014.

3. Zemlin, A. I. Problemnyye voprosy pravovogo regulirovaniya gosudarstvennogo finansovogo kontrolya za raskhodovaniyem byudzhetnykh sredstv pri osushchestvlenii gosudarstvennykh zakupok V sbornike: Gosudarstvennyye i korporativnyye zakupki kak forma gosudarstvenno-chastnogo partnerstva [Problematic issues of legal regulation of state financial control over the expenditure of budgetary funds in the implementation of public procurement In the collection: State and corporate procurement as a form of

public-private partnership]: sbornik nauchnykh statey / A. I. Zemlin, O. M. Zemlina ; redkollegiya: G. V. Degtev, I. P. Gladilina. — Moskva, 2014.

4. Zemlin, A. I. Administrativno-pravovyye problemy protivodeystviya korruptsiya v sisteme gosudarstvennykh zakupok [Administrative and legal problems of countering corruption in the system of public procurement]: monografiya / A. I. Zemlin [i dr.] ; pod red. A. I. Zemlina, V. M. Koryakina. — Moskva : MIIT, 2013.

5. Zemlina, O. M. Finansovyy kontrol' kak sposob bor'by s korruptsiyey v sfere zakupok dlya obespecheniya gosudarstvennykh i munitsipal'nykh nuzhd [Financial control as a way to combat corruption in the field of procurement to ensure state and municipal needs]/ O. M. Zemlina, A. YU. Migachev // Organizatsionno-pravovyye problemy protivodeystviya korruptsii pri osushchestvlenii gosudarstvennykh i munitsipal'nykh zakupok : sbornik nauchnykh statey. — Moskva : Tsentr obrazovatel'nogo i nauchnogo konsaltinga PGUU Pravitel'stva Moskvy, 2015.

6. Kabanov, P. A. Pravovyye sredstva obespecheniya institutsionalizatsii gosudarstvennoy politiki protivodeystviya korruptsii v sub"yektakh Rossiyskoy Federatsii: regional'nyy opyt i perspektivy razvitiya [Legal means of ensuring the institutionalization of the state policy of countering corruption in the constituent entities of the Russian Federation: regional experience and development prospects]// Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2014. — № 8 (45). — S. 1766—1772

7. Koryakin, V. M. Korruptsiya v Vooruzhennykh Silakh : teoriya i praktika protivodeystviya [Corruption in the Armed Forces: theory and practice of counteraction]: monografiya. — Moskva : Za prava voyennosluzhashchikh, 2009.

8. Polionskaya, L. L. Aktual'nyye voprosy predotvrashcheniya i uregulirovaniya konflikta interesov v organizatsiyakh, sozdannykh dlya vypolneniya zadach, postavlennykh pered Pravitel'stvom Rossiyskoy Federatsii (na primere otkrytogo aktsionernogo obshchestva «Rossiyskiye zheleznyye dorogi») [Topical issues of preventing and resolving conflicts of interest in organizations created to fulfill the tasks set before the Government of the Russian Federation (on the example of the open joint-stock company "Russian Railways")]/ L. L. Polionskaya, A. I. Zemlin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 1(33). — S. 20—31

9. Putin, V. V. Vystupleniye Prezidenta Rossiyskoy Federatsii na zasedanii kollegii General'noy prokuratury [Speech by the President of the Russian Federation at a meeting of the board of the General Prosecutor's Office]// Rossiyskaya gazeta. — 2013. — 6 marta.

10. Trushin, M. V. Printsipial'nyye podkhody i teoreticheskiye osnovy protivodeystviya korruptsii v organizatsiyakh, sozdannykh dlya vypolneniya zadach, postavlennykh pered Pravitel'stvom Rossiyskoy Federatsii (na primere otkrytogo aktsionernogo obshchestva «Rossiyskiye zheleznyye dorogi») [Fundamental approaches and theoretical foundations of combating corruption in organizations created to fulfill the tasks set before the Government of the Russian Federation (on the example of the open joint-stock company "Russian Railways")]/ M. V. Trushin, A. I. Zemlin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 1(33). — S. 48—58.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 629.039.58

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

Реализация государственной антикоррупционной политики на всех уровнях корпоративного управления открытого акционерного общества «Российские железные дороги»: опыт и проблемы

Аннотация. В статье рассматриваются направления государственной антикоррупционной политики в организациях, созданных для исполнения полномочий федеральных органов исполнительной власти на примере ОАО «РЖД», с использованием методики формально-юридического анализа нормативных правовых актов и локальных актов ОАО «РЖД», анализируются вопросы правового регулирования и организационного обеспечения реализации основных направлений антикоррупционной деятельности на всех уровнях корпоративного управления. По результатам критического осмысления опыта работы подразделений и должностных лиц по профилактике коррупционных и иных правонарушений предложены представляющиеся наиболее перспективными направления разрешения имеющихся проблем. Сформулированные предложения, в случае их реализации в процессе организации и осуществления антикоррупционной деятельности в ОАО «РЖД», могут сыграть положительную роль в решении задач совершенствования системы противодействия коррупции в сфере корпоративного управления.

Ключевые слова: государственная политика в сфере противодействия коррупции; антикоррупционная деятельность; корпоративное управление.

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

Implementation of the government anti-corruption policy at all levels of corporate governance of the joint stock company "Russian Railways" (JSCo “RZD”): experience and problems

Abstract. The current paper has considered the directions of the government anti-corruption policy in organizations established to exercise the powers of federal executive bodies on the example of JSCo “RZD”, using the method of formal legal analysis of regulatory legal acts and local acts of JSCo “RZD”; there have been analyzed the issues of legal regulation and organizational support to the implementation of the main directions of anti-corruption activities at all levels of corporate governance. Based on the results of a critical reflection on the working experience of the bodies and officials in the prevention of corruption and other offenses, there have been proposed the most promising directions to solve the existing problems. The formulated proposals, if implemented in the process of organizing and carrying out anti-corruption activities at JSCo “RZD”, can play a positive role in improving the anti-corruption system in the field of corporate governance.

Keywords: government anti-corruption policy; anti-corruption activities; corporate governance.

Справедливо отмечается, что коррупция — глобальная проблема государственного масштаба, которая серьезно затрудняет нормальное функционирование всех общественных механизмов, препятствует повышению эффективности национальной экономики и проведению социальных преобразований, вызывает в обществе недоверие к государственным институтам, создает негативный имидж государства на международной арене и обоснованно рассматривается как одна из серьезнейших угроз безопасности Российской Федерации [2, стр. 49—57]. Следует согласиться и с тем, что разрушительное воздействие коррупции на экономику, социальную сферу и мораль колоссальны.

В России проблема коррупции оценивается как одна из серьезнейших угроз национальной безопасности страны. Согласно утвержденной Указом Президента РФ от 31 декабря 2015 г. № 683 Стратегии национальной безопасности коррупция относится к числу основных угроз государственной и общественной безопасности, минимизации которой уделяется особое внимание.

ОАО «РЖД» вносит весомый вклад в развитие экономики страны, является одним из мировых лидеров транспортной отрасли. Именно поэтому в ОАО «РЖД» вопросам противодействия коррупции придается исключительно важное значение.

Перед Компанией лежит ответственность за выполнение поставленных Президентом РФ и Правительством РФ задач, решить которые невозможно без честного ведения бизнеса, добросовестной конкуренции, являющихся основой безупречной репутации и максимальной инвестиционной привлекательности.

Особое место в системе организации мер по противодействию коррупции занимает Антикоррупционная политика ОАО «РЖД», которая

является ключевым документом, определяющим следующие главные принципы работы по противодействию коррупции: соответствие законодательству РФ и общепринятым нормам; неприятие коррупции; регулярная оценка рисков коррупции; применение адекватных процедур противодействия коррупции; должная осмотрительность при осуществлении деятельности и принятии управленческих решений; регулярный мониторинг эффективности процедур по противодействию коррупции; неотвратимость наказания; отказ от ответных санкций; непрерывное информирование и обучение.

Одним из самых важных требований-принципов деятельности компании является неприятие коррупции во всех ее формах и проявлениях при осуществлении любых видов деятельности. Указанный принцип означает полный запрет на совершение руководителями и работниками ОАО «РЖД», а также контрагентами ОАО «РЖД» непосредственно либо через третьих лиц коррупционной деятельности, включая посредничество в ее осуществлении, независимо от сложившейся практики ведения бизнеса в той или иной стране. Руководители и работники компании также должны воздерживаться от поведения, которое может быть истолковано окружающими как готовность совершить или участвовать в совершении коррупционного нарушения в интересах или от имени ОАО «РЖД».

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

Основополагающим документом, устанавливающим нормативные и организационные основы антикоррупционной деятельности компании, является утвержденный распоряжением ОАО «РЖД» от 29 августа 2018 г. № 1910/р план ОАО «РЖД» по противодействию коррупции на 2018—2020 гг. Мероприятия, предусмотренные им, направлены на выполнение задач по повышению эффективности системы управления рисками и внутреннего контроля, исключение причин и условий проявления коррупции, формирование антикоррупционного правосознания и повышение уровня этического поведения работников компании, а также совершенствование института предупреждения и урегулирования конфликта интересов, обеспечение прозрачности закупочной деятельности, ежегодное повышение квалификации работников ОАО «РЖД» по вопросам предупреждения и противодействия коррупции, практическое применение и внедрение единого подхода к реализации антикоррупционных принципов.

Система мер по предупреждению коррупционных проявлений базируется на установленных в компании антикоррупционных

требованиях, ограничениях и запретах посредством обеспечения их неукоснительного исполнения работниками и руководителями всех уровней.

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

Решением совета директоров ОАО «РЖД» утверждены заявления о приемлемой величине риска (риск-аппетита) ОАО «РЖД» на 2020 г., в соответствии с которым ОАО «РЖД» придерживается принципа неприятия коррупции во всех ее формах и проявлениях при осуществлении любых видов деятельности и стремится к реализации необходимых мер, направленных на профилактику и пресечение нарушений, имеющих признаки злоупотреблений, минимизацию рисков мошенничества, а также формирование единообразного понимания неприятия мошенничества всеми заинтересованными сторонами.

Важнейшим условием эффективного функционирования системы мер по противодействию коррупции является создание в компании действенной системы внутреннего контроля и аудита, правильно выстроенная внутрикорпоративная система антикоррупционного комплаенса. Это позволяет не только соответствовать международным стандартам корпоративного управления, минимизировать риски привлечения к ответственности компании и ее менеджмента за нарушение антикоррупционного и антимонопольного законодательства, но и снизить вероятность корпоративных мошенничеств.

По оценкам отечественных и зарубежных экспертов, в ОАО «РЖД» создана и функционирует одна из наиболее эффективных и компетентных служб внутреннего контроля и аудита в России, соответствующая требованиям международных профессиональных стандартов, базирующаяся на лучших мировых практиках.

В 2014 г. ОАО «РЖД» была присуждена ежегодная международная премия «*LUCA AWARDS*» в номинации «Лучшая компания по эффективности системы внутреннего контроля и аудита». Премию вручил в Лондоне Патрон Международного института сертифицированных финансовых менеджеров Его Королевское Высочество Принц Майкл Кентский. Также ОАО «РЖД» получило премию Национального объединения внутренних аудиторов и контролеров в номинации «Лучшая компания по эффективности системы внутреннего контроля и аудита — 2014».

В текущем году работа в области противодействия коррупции также не осталась не замеченной. В сентябре 2020 г. Российским союзом промышленников и предпринимателей Компании присвоен наивысший

класс первого отечественного Антикоррупционного рейтинга-2020 как компании с максимально высоким уровнем противодействия коррупции и, как следствие, с минимальным уровнем рисков для инвесторов, кредиторов, деловых партнеров.

Антикоррупционная деятельность Компании признана на 100% соответствующей международному стандарту в сфере противодействия коррупции и положениям Антикоррупционной хартии российского бизнеса. Экспертами были высоко оценены внедренные в ОАО «РЖД» антикоррупционные практики, вовлеченность работников в антикоррупционную деятельность, разработанная и действующая в ОАО «РЖД» система обучения в указанной сфере, единый принцип организации этой работы в дочерних и подконтрольных обществах.

Прикладывая максимум усилий к сохранению и укреплению достигнутых компанией позиций в сфере противодействия коррупции, обеспечивая надлежащую организацию этой работы и контроль за соблюдением антикоррупционных требований их внедрение осуществляется не только на центральном, но и на региональном и линейном уровнях корпоративного управления.

В текущем году компанией актуализирован порядок уведомления работодателя о фактах обращения с целью склонения работника ОАО «РЖД» к совершению коррупционных правонарушений, утвержден новый перечень должностей холдинга «РЖД», связанных с коррупционными рисками, а также издано новое распоряжение о соблюдении в компании отдельных требований, обязанностей и запретов в сфере предупреждения и противодействия коррупции.

Во исполнение требований по периодической переоценке рисков в текущем году был актуализирован Сводный реестр коррупционных рисков, расширен перечень коррупционных направлений деятельности и коррупционных схем.

Современные реалии и проблемы свидетельствуют о необходимости применения инновационных, цифровых инструментов, разработке новых подходов с целью дальнейшего совершенствования мер по противодействию коррупции.

Важные задачи государственного уровня состоят в том числе в разработке стимулирующих мер для организаций, осуществляющих предпринимательскую деятельность и соблюдающих антикоррупционные требования, необходимости унификации системы правовых норм, направленных на урегулирование конфликта интересов, защиту лиц, сообщивших работодателю о ставших им известных коррупционных проявлениях, существуют также те, которые могут быть разрешены силами организаций самостоятельно [5, стр. 20—31].

В целях профилактики коррупционных правонарушений в ОАО «РЖД» в первую очередь, озадачились реализацией мероприятий по антикоррупционному обучению и введению новых цифровых технологий,

ориентированных на различные бизнес процессы с целью минимизации коррупционных рисков. Так, совместно с Юридическим институтом Российского университета транспорта и Корпоративным университетом ОАО «РЖД» в компании сформирована централизованная система обучения и повышения квалификации работников компании в области предупреждения и противодействия коррупции, определены четыре категории обучаемых лиц:

— топ-менеджеры, руководители подразделений аппарата управления, филиалов и структурных подразделений ОАО «РЖД», а также работники Центра по организации противодействия коррупции;

— ответственные работники за организацию работы по противодействию коррупции и профилактике коррупционных правонарушений;

— работники, чьи должности связаны с коррупционными рисками;

— иные руководители и специалисты.

С целью повышения эффективности данной работы для каждой категории в ОАО «РЖД» определен необходимый объем, характер обучения и его периодичность.

В рамках обучения руководителей и работников в Корпоративном университете ОАО «РЖД» по программам «Корпоративный лидер» и «Корпоративный менеджмент» внедрены для изучения блоки «Противодействие коррупции». В Юридическом институте РУТ (МИИТ) внедрено обучение по программе противодействие коррупции, разработанной на основании более 30 нормативных документов ОАО «РЖД» в указанной сфере, что обеспечило возможность обучения работников на практических примерах, адаптированных под их повседневную работу. При этом используются учебники, разработанные специалистами Института [6; 7], в том числе учитывающие особенности профилактики коррупции в сфере профессиональной деятельности специалистов на транспорте [3].

В то же время в условиях распространения новой коронавирусной инфекции одним из перспективных видов обучения стал дистанционный режим — электронные курсы, вебинары, видеоконференции.

Адаптируясь к новым обстоятельствам, в ОАО «РЖД» на постоянной основе разрабатываются и актуализируются дистанционные курсы в области противодействия коррупции, предназначенные для прохождения работниками всех уровней корпоративного управления в зависимости от уже названных категорий.

По состоянию на конец ноября текущего года один из них, предназначенный для прохождения обучения руководителями и работниками, в должностные обязанности которых входит участие в противодействии коррупции, прошли почти 14 тыс. работников. Другой (общий курс) — предназначенный для обучения всех иных лиц прошли более 150 тыс. работников.

Полученный нами опыт продемонстрировал успешность и состоятельность указанных форматов обучающих мероприятий. Помимо соблюдения санитарных требований, обучение в условиях удаленного взаимодействия между обучающимися и преподавателями также способствует снижению затрат работодателя на реализацию мероприятий по антикоррупционному обучению работников. При этом данный механизм позволяет сформировать надлежащий уровень нетерпимого отношения к коррупции и способствует повышению эффективности информационной и коммуникационной политики, проводимой в компании.

Одновременно с этим ОАО «РЖД» активно внедряет и реализует цифровые направления антикоррупционной деятельности, совершенствует систему обеспечения прозрачности учета аналитической отчетности и контроля мероприятий, направленных на урегулирование выявленных конфликтов интересов.

Для выполнения данной задачи совместно с АО «ВНИИЖТ» была разработана автоматизированная система «АС Декларант», основным назначением которой является автоматизация процессов сбора антикоррупционной аналитической отчетности, проверка работников на наличие возможного конфликта интересов, а также подача деклараций о конфликте интересов в электронном виде.

Система упрощает процесс выявления ошибок и фактов сокрытия информации в декларациях о конфликте интересов, позволяет формировать рекомендации, мероприятия по урегулированию выявленных конфликтов интересов и обеспечивать дальнейший их контроль и мониторинг.

Таким образом, с помощью цифровой системы удалось унифицировать и автоматизировать процесс управления конфликтом интересов, благодаря чему был обеспечен централизованный учет и хранение данных, их безопасность и конфиденциальность, автоматическое формирование аналитических отчетов. В рамках развития данной системы в ближайшем году запланированы работы по внедрению нового модуля представления сведений о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера работниками компании, чьи должностные обязанности связаны с коррупционными рисками, а также создание специализированных дашбордов для руководства компании, отражающих антикоррупционную работу в ОАО «РЖД».

Существенное внимание уделено вопросам профилактики коррупции при осуществлении закупочной деятельности, сфера которой, как отмечается специалистами, особо подвержена коррупционным рискам [1. стр. 29].

Необходимо также отметить положительные результаты по минимизации коррупционных рисков, связанные с введением новых

цифровых технологий, ориентированных на различные бизнес-процессы в компании и, в первую очередь, на грузовые перевозки.

Одной из таких антикоррупционных мер в компании является внедрение в осуществляемых грузоперевозках системы смарт-контрактов на основе технологии блокчейн — цифрового реестра с использованием блоков (или пакетов транзакций), которые связаны и защищены криптографическим шифрованием. Указанная система значительно облегчает процесс записи транзакций и отслеживания финансовых активов в интернет-сети и ИТ-коммуникаций, а также служит идеальным решением для проверки достоверности информации о собственности различных товаров или услуг. В ОАО «РЖД» к таким относится автоматизированная система «ЭТРАН», позволяющая оформить документы с применением электронной подписи без посещения предприятий компании. Кроме того, для онлайн-заказа услуг в постоянном режиме функционирует электронная торговая площадка «Грузовые перевозки». Указанные технологии блокчейна облегчают сотрудничество между железной дорогой, транспортной компанией, контрагентами компании, снижают бумажный документооборот, способствуют становлению процесса более эффективным и прозрачным для всех участников, упрощают логистику и снижают риск коррупционного мошенничества.

При этом в ОАО «РЖД» дополнительно осуществляется разработка автоматизированной системы управления оперативной деятельностью ИТ-хозяйства Компании, организована работа внутреннего Интернет-ресурса «Антикоррупционный портал ОАО “РЖД”». Это цифровое решение в ближайшем будущем позволит нам осуществлять всесторонний мониторинг и опрос общественности, разрабатывать персональные модули по обучению и саморазвитию, расширить вовлеченность и увеличить правосознание наших работников в достижении общей цели компании — минимизации коррупционных проявлений.

Таким образом, только системное внедрение механизмов профилактики коррупции на всех без исключения уровнях управления приносит должный результат.

Литература

1. Актуальные проблемы правового регулирования контроля за бюджетными расходами на развитие транспортной системы Российской Федерации : монография / А. И. Землин О. М. Землина, И. А. Назарчук. — Москва : Компания КноРус, 2019.

2. Землин, А. И. Противодействие коррупции в Российской Федерации : учебник / А. И. Землин [и др.] ; под редакцией А. И. Землина, В. М. Корякина. — Воронеж : Наука-Юнипресс, 2014.

3. Землин, А. И. Правовое обеспечение профессиональной деятельности для транспортных специальностей : учебник / А. И. Землин [и др.]. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

4. Землин, А. И. Транспортное право : учебник / А. И. Землин [и др.]. — 2-е изд., пер. и доп.— Москва, 2019.

5. Полионская, Л. Л. Актуальные вопросы предотвращения и урегулирования конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги») / Л. Л. Полионская, А. И. Землин // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33). — С. 20—31.

6. Правовые основы противодействия коррупции. : учебник и практикум / А. И. Землин [и др.]. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

7. Противодействие коррупции. Правовые основы : учебник и практикум / А. И. Землин [и др.]. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

References

1. Aktual'nyye problemy pravovogo regulirovaniya kontrolya za byudzhetnymi raskhodami na razvitiye transportnoy sistemy Rossiyskoy Federatsii [Actual problems of legal regulation of control over budget expenditures for the development of the transport system of the Russian Federation]: monografiya / A. I. Zemlin O. M. Zemlina, I. A. Nazarchuk. — Moskva : Kompaniya KnoRus, 2019.

2. Zemlin, A. I. Protivodeystviye korruptsii v Rossiyskoy Federatsii [Counteracting corruption in the Russian Federation]: uchebnik / A. I. Zemlin [i dr.] ; pod redaktsiyey A. I. Zemlina, V. M. Koryakina. — Voronezh : Nauka-Yunipress, 2014.

3. Zemlin, A. I. Pravovoye obespecheniye professional'noy deyatel'nosti dlya transportnykh spetsial'nostey [Legal support of professional activity for transport specialties]: uchebnik / A. I. Zemlin [i dr.]. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

4. Zemlin, A. I. Transportnoye pravo [Transport law]: uchebnik / A. I. Zemlin [i dr.]. — 2-ye izd., per. i dop.— Moskva, 2019.

5. Polionskaya, L. L. Aktual'nyye voprosy predotvrashcheniya i uregulirovaniya konflikta interesov v organizatsiyakh, sozdannykh dlya vypolneniya zadach, postavlennykh pered Pravitel'stvom Rossiyskoy Federatsii (na primere otkrytogo aktsionernogo obshchestva «Rossiyskiye zheleznyye dorogi») [Topical issues of preventing and resolving conflicts of interest in organizations created to fulfill the tasks set before the Government of the Russian Federation (on the example of the open joint-stock company "Russian Railways")]/ L. L. Polionskaya, A. I. Zemlin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 1(33). — S. 20—31

6. Pravovyye osnovy protivodeystviya korruptsii [Legal framework for combating corruption]: uchebnik i praktikum / A. I. Zemlin [i dr.]. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

7. Protivodeystviye korruptsii. Pravovyye osnovy [Anti-corruption. Legal bases]: uchebnik i praktikum / A. I. Zemlin [i dr.]. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 342.5:656

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

Актуальные вопросы предотвращения и урегулирования конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации и организаций в целом

Аннотация. В статье на основе применения методик системно-правового и формально-догматического подходов анализируется российское антикоррупционное законодательство, критически оцениваются умозаключения и выводы, содержащиеся в трудах представителей различных научных школ, правоприменительная практика, соотносимые с предметом исследования, вопросы совершенствования правовых механизмов противодействия коррупции. В статье с использованием инструментария правового исследования автор анализирует достаточность и эффективность традиционного для антикоррупционной практики российского бизнеса комплекса мер по предупреждению коррупции, включающий мероприятия, направленные на предотвращение и урегулирование конфликта интересов, которые все организации, независимо от организационно правовой формы, отраслевой принадлежности, начиная с 2013 г., обязаны разрабатывать и принимать. Особо подробно рассмотрен опыт ОАО «РЖД» по принятию системных мер в данной сфере, осуществлен анализ их эффективности и применимости для организации работы по реализации государственной политики в сфере противодействия коррупции в государственных корпорациях, организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, публичных обществах и организациях с государственным участием. Полученный в ходе исследования результат обеспечит возможность транслирования положительного опыта ОАО «РЖД», что, в свою очередь, может способствовать решению основных задач, поставленных Национальным

планом противодействия коррупции на 2019—2020 годы, разрешению проблемных вопросов совершенствования современного российского антикоррупционного законодательства.

Ключевые слова: профилактика коррупционных правонарушений; антикоррупционное законодательство; конфликт интересов, совершенствование правовых механизмов противодействия коррупции.

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

Urgent issues of preventing and resolving conflicts of interest in the organizations set up to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation and organizations in general

Abstract. Based on the application of the methods of systemic legal and formal dogmatic approaches, the current paper has analyzed the Russian anti-corruption legislation, critically evaluated the conclusions made in the works of representatives of various scientific schools, law enforcement practice correlated with the subject of the study, improvement of the legal anti-corruption mechanisms. Using the tools of legal research, the author of the paper has analyzed the sufficiency and efficiency of a set of anti-corruption measures, traditional for the anti-corruption practice of Russian business, including measures aimed at preventing and resolving conflicts of interest, which all organizations, regardless of their organizational and legal form, industry affiliation, starting with 2013, were obliged to develop and accept. There has been considered in particular detail the experience of JSCo "RZD" in taking systemic measures in this area; there has been analyzed their efficiency and applicability for the implementation of state anti-corruption policy in state corporations, organizations established to fulfill the tasks assigned to the Government of the Russian Federation, public societies and organizations with state participation. The result obtained during the study has provided an opportunity to broadcast the positive experience of Russian Railways, which, in turn, could contribute to solving the main tasks set by the National Anti-Corruption Plan for 2019-2020, resolving problematic issues of improving the present Russian anti-corruption legislation.

Keywords: prevention of corruption; anti-corruption legislation; conflict of interests; improvement of legal anti-corruption mechanisms.

Одним из приоритетных направлений Национального плана противодействия коррупции на 2018—2020 годы (утвержден Указом Президента РФ от 29 июня 2018 г. № 378) определено совершенствование правовых механизмов предотвращения и урегулирования конфликта интересов, направленное на разрешение вопросов устранения разрозненности, фрагментарности определений, содержащихся в различных федеральных законах, унификацию данного правового механизма и его имплементацию в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ.

В результате ратификации Конвенции Организации Объединенных Наций против коррупции 2003 г. Российская Федерация взяла на себя обязательства по приведению отдельных норм трудового законодательства в соответствие с требованиями данной Конвенции, закреплению ограничений, запретов и обязанностей в трудовом законодательстве; способствующих преодолению коррупции в трудовых отношениях.

Вместе с тем в первоначальной редакции ст. 10 Федерального закона от 25 декабря 2008 г. № 273-ФЗ «О противодействии коррупции» интересующее нас понятие определяется как ситуация, при которой личная заинтересованность (прямая или косвенная) государственного или муниципального служащего влияет или может повлиять на надлежащее исполнение им должностных (служебных) обязанностей и при которой возникает или может возникнуть противоречие между личной заинтересованностью государственного или муниципального служащего и правами и законными интересами граждан, организаций, общества или государства, способное привести к причинению вреда правам и законным интересам граждан, организаций, общества или государства. На неоднозначность, формально-логическую и юридическую ущербность данного определения неоднократно указывали ученые, специализирующиеся в сфере противодействия коррупции [2, стр. 49].

Аналогичные подходы к определению конфликта интересов находят свое отражения в ст. 349.1, 349.2 Трудового кодекса Российской Федерации (далее — ТК РФ).

Федеральным законом от 3 декабря 2012 г. № 231-ФЗ в ТК РФ введена ст. 349.2, которая предусматривает предотвращение коррупционных правонарушений со стороны работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами, и определяет особенности регулирования их трудовых отношений.

Между тем в соответствии с постановлением Правительства РФ от 5 июля 2013 г. № 568 «О распространении на отдельные категории граждан ограничений, запретов и обязанностей, установленных Федеральным законом “О противодействии коррупции” и другими федеральными законами в целях противодействия коррупции», утвержденным в

развитие указанной нормы, соответствующие ограничения, запреты и обязанности возлагаются не на всех работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами, а распространяются только на работников, замещающих должности в этих организациях, назначение на которые и освобождение от которых осуществляется Президентом РФ или Правительством РФ, и на должности, включенные в перечни, установленные нормативными актами фондов, локальными нормативными актами организаций, нормативными правовыми актами федеральных государственных органов. В отношении работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, такой перечень утвержден постановлением Правительства РФ от 22 июля 2013 г. № 613 «О представлении гражданами, претендующими на замещение должности в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации и работниками, замещающими должности в этих организациях, сведений о доходах, расходах, об имуществе и обязательствах имущественного характера, проверки достоверности и полноты представляемых сведений и соблюдения работниками требований к служебному поведению».

В этой ситуации, учитывая ограниченный субъективный состав лиц, в отношении которых установлена обязанность предотвращения и урегулирования конфликта интересов, акционерные общества, общества с ограниченной ответственностью могли ориентироваться лишь на Кодекс корпоративного управления [утвержден решением Правительства РФ 13 февраля 2014 г. Письмом Банка России от 10 апреля 2014 г. № 06-52/2463 Кодекс корпоративного управления направлен акционерным обществам].

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

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

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

Таким образом, конфликт интересов можно определить как предполагаемое законом противоречие интересов одного и того же лица, являющееся следствием участия этого лица в нескольких правоотношениях, которое может повлиять на формирование его воли в ущерб правам и охраняемым законом интересам корпорации и ее участников. Соответственно, указанные лица признаются заинтересованными в совершении обществом сделки, в том числе если они, их супруги, родители, дети, полнородные и неполнородные братья и сестры, усыновители и усыновленные и (или) подконтрольные им организации являются выгодоприобретателем в сделке либо контролирующими лицами юридического лица, являющегося выгодоприобретателем в сделке, либо занимают должности в органах управления юридического лица, являющегося выгодоприобретателем в сделке, а также должности в органах управления управляющей организации такого юридического лица.

Суть конфликта интересов состоит не в самом факте нарушения корпоративного интереса в пользу себя либо третьих лиц, а в потенциальной возможности возникновения ситуации, когда может встать вопрос выбора между двумя противостоящими интересами лица, способного повлиять на принятие решения [5, стр. 22].

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

Для эффективного применения антикоррупционных запретов, ограничений и обязанностей важно было обеспечить единообразное

понимание неправомерных действий и регламентирование правовых понятий и норм.

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

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

Дефиниция конфликта интересов в данной редакции охватывает довольно широкий круг лиц, обязанных принимать меры по его предотвращению и урегулированию и распространяется на все отношения, связанные с исполнением должностных (служебных) обязанностей (осуществлением полномочий) лицами, обязанными сообщать о возникновении личной заинтересованности, которая приводит или может привести к конфликту интересов, и принимать меры по его предотвращению или урегулированию, однако следует согласиться с мнением, что этот круг по-прежнему не является четко определенным.

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

Указанные подходы к определению понятия «конфликт интересов» предусмотрены ст. 349.1, 349.2 ТК РФ для работников государственных корпораций и государственных компаний, работников Пенсионного фонда РФ, Фонда социального страхования РФ, Федерального фонда обязательного медицинского страхования, иных организаций, созданных Российской Федерацией на основании федеральных законов, организаций, создаваемых для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами. Так, в соответствии с ч. 2 ст. 349.1 ТК РФ

предусмотрено применение понятия «конфликт интересов», установленное законодательством РФ о противодействии коррупции.

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

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

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

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

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

Требования добросовестно выполнять свои трудовые обязанности, соблюдать трудовую дисциплину закреплены абз. 2, 4 ч. 2 ст. 21 ТК РФ, в

связи с этим трудовая дисциплина требует от работника точного соблюдения установленного распорядка работы, выполнения всех закрепленных за ним обязанностей, безусловного выполнения распоряжений и указаний руководящего персонала.

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

При этом необходимо исключить возможность двойного толкования, при котором на отдельных работников такие обязанности не распространяются. Вместе с тем допускается ситуация, при которой на работников, замещающих должности, связанные с высоким коррупционным риском, возлагается больше антикоррупционных требований [6, стр. 166].

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

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

Ранее требование о противодействии коррупции были закреплены в Кодексе корпоративной социальной ответственности открытого

акционерного общества «Российские железные дороги (утвержден распоряжением ОАО «РЖД» от 20 октября 2008 г. № 2188р).

Федеральным законом от 3 апреля 2017 г. № 64-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях совершенствования государственной политики в области противодействия коррупции» внесены изменения в ст. 10 Федерального закона «О противодействии коррупции». Исходя из п. 3 ч. 3 указанной статьи обязанность принимать меры по урегулированию конфликта интересов возлагается только на тех работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами, которые включены в соответствующие перечни, установленные данными органами.

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

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

В то же время сохраняется правовая неопределенность в вопросе самостоятельного определения организациями, созданными для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами, круга работников, на которых возлагается обязанность по предотвращению и урегулированию конфликта интересов.

В связи с отсутствием единообразного подхода применения норм антикоррупционного законодательства в части установления требований, ограничений и запретов, предъявляемых к различным категориям работников государственных корпораций, компаний и организаций, а также исключения вероятности нарушения прав и законных интересов

работников, перспективным видится правовая регламентация ряда важных аспектов.

Во-первых, необходима унификация понятия конфликта интересов, порядка его урегулирования, а также применения дисциплинарных взысканий в отношении работников организаций с государственным участием, включая увольнение в связи с утратой доверия за коррупционные правонарушения. Так, в ст. 192 ТК РФ устанавливается дисциплинарная ответственность работников по соответствующим основаниям, предусмотренным п. 5, 6, 7, 7.1, 9 и 10 ст. 81 ТК РФ, вместе с тем нормативно не урегулировано привлечение работника к дисциплинарной ответственности в связи с совершением коррупционного правонарушения.

Во-вторых, имеется насущная необходимость закрепления права самостоятельного определения организациями круга лиц, в отношении которых установлена обязанность принимать меры по предотвращению урегулированию конфликта интересов, либо определить правовое регулирование, установленное ст. 349.2 ТК РФ и постановлением Правительства РФ от 5 июля 2013 г. № 568, в соответствии с которым право определять круг лиц, обязанных принимать меры по предотвращению и урегулированию конфликта интересов, делегировано самим организациям, созданным для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами.

Более того, для отдельных категорий работников (Банка России, государственных корпораций (компаний), публично-правовых компаний, государственных внебюджетных фондов, иных организаций, созданных на основании федеральных законов, организаций, создаваемых для выполнения задач, поставленных перед федеральными государственными органами) предусмотрены специальные нормы, касающиеся применения дисциплинарных мер ответственности в форме увольнения в связи с утратой доверия за невыполнение отдельных обязанностей, несоблюдение запретов, установленных в целях противодействия коррупции. В частности, п. 7.1 ч. 1 ст. 81 ТК РФ установлено, что случаях, предусмотренных указанным Кодексом, другими федеральными законами, нормативными правовыми актами Президента РФ и Правительства РФ, трудовой договор с указанными категориями работников может быть расторгнут в случае непринятия работником мер по предотвращению или урегулированию конфликта интересов, стороной которого он является, если данные действия дают основание для утраты доверия к работнику со стороны работодателя. В этой норме по-прежнему сохраняется правовая неопределенность в вопросе о лицах, замещающих должности, замещение которых предусматривает обязанность принимать меры по предотвращению и урегулированию конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ, и иных организациях в целом.

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

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

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

— на работников, замещающих должности в государственных корпорациях, публично-правовых компаниях, Пенсионном фонде РФ, Фонде социального страхования РФ, Федеральном фонде обязательного медицинского страхования, иных организациях, создаваемых Российской Федерацией на основании федеральных законов;

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

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

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

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

поставленных перед Правительством РФ, их дочерних и подконтрольных обществ.

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

Унификация антикоррупционного законодательства устранит правовую неопределенность при формировании антикоррупционных стандартов, ограничений и требований и запретов работников организаций, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством РФ.

Кроме того, отдельного внимания заслуживает необходимость формирования единой методики оценки эффективности мер в области противодействия коррупции, применяемых организациями с государственным участием, как важной составляющей сферы деловой информации для органов государственной власти различных уровней, инвесторов, кредитных организаций, деловых партнеров, контрагентов, должностных лиц и работников таких организаций.

Зачастую проводимая организациями работа в данной сфере сводится к формальному выполнению мероприятий плана, программы, когда как ее эффективность остается на низком уровне и требует дополнительного контроля со стороны подразделений или должностных лиц, ответственных за профилактику коррупционных и иных правонарушений.

В связи с этим представляется необходимым формирование национального стандарта управления противодействием коррупции и разработка единообразных показателей и критериев оценки эффективности применительно к организациям с государственным участием. Особо следует отметить, что в структуру учебных курсов, преподаваемых будущим специалистам на транспорте, включены темы, направленные на формирование антикоррупционных компетенций, что нашло свое отражение также и в учебной литературе, включающей соответствующие разделы [1; 4].

В заключении хотелось бы отметить, что антикоррупционные практики и процедуры ОАО «РЖД», эффективность системы управления рисками и внутреннего контроля в области противодействия коррупции, успешно интегрированной в корпоративную систему управления рисками и внутреннего контроля, получили высокую экспертную оценку в ходе проведения инициированного РСПП впервые в России Антикоррупционного рейтинга российского бизнеса — 2020, по итогам

которого компания заняла в нем лидирующую позицию. Экспертами акцентировано внимание на уникальности разработанных ОАО «РЖД» совместно с Юридическим институтом Российского университета транспорта (МИИТ) образовательных программ, учитывающих отраслевую принадлежность, нормативное регулирование и специфику деятельности компании. Эффективность их реализации способствует активизации антикоррупционной работы подразделений, снижению коррупционных правонарушений, минимизации комплаенс и коррупционных рисков, сохранности активов, непринятию работниками коррупции во всех формах и проявлениях. С целью развития системы дополнительного профессионального обучения на базе Юридического института РУТ (МИИТ) создан Центр развития антикоррупционных компетенций, представляющий широкий спектр экспертных рекомендаций по развитию антикоррупционных практик и процедур, правовому просвещению.

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

Литература

1. Артамонова, С. Н. Актуальные проблемы правового обеспечения профессиональной деятельности: учебник для вузов / С. Н. Артамонова ; ответственный редактор А. И. Землин. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

2. Землин, А. И. О новациях и деформациях антикоррупционного просвещения и воспитания в современной России // Противодействие терроризму. Проблемы XXI века — COUNTER-TERRORISM Москва : Издательство современная экономика и право. — 2014. — № 2. — С. 47—53.

3. Землин, А. И. Формирование основ антикоррупционного правосознания молодежи как форма участия институтов гражданского общества в противодействии коррупции / А. И. Землин, Р. Ф. Идрисов // Международный правовой курьер. — 2019. — 31 дек.

4. Землин, А. И. Правовое обеспечение профессиональной деятельности для транспортных специальностей : учебник / А. И. Землин [и др.]. — 3-е изд., пер. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.

5. Полионская, Л. Л. Актуальные вопросы предотвращения и урегулирования конфликта интересов в организациях, созданных для выполнения задач, поставленных перед Правительством Российской Федерации (на примере открытого акционерного общества «Российские железные дороги») Л. Л. Полионская, А. И. Землин // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33). — С. 20—31.

6. Хабриева, Т. Я. Научное обеспечение предупреждения коррупции: преодоление стереотипов и современные проблемы // Журнал зарубежного законодательства и сравнительного правоведения. — 2015. — № 2.

References

1. Artamonova, S. N. Aktual'nyye problemy pravovogo obespecheniya professional'noy deyatel'nosti [Actual problems of legal support of professional activity]: uchebnik dlya vuzov / S. N. Artamonova ; otvetstvennyy redaktor A. I. Zemlin. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

2. Zemlin, A. I. O novatsiyakh i deformatsiyakh antikorruptsionnogo prosveshcheniya i vospitaniya v sovremennoy Rossii [About innovations and deformations of anti-corruption education and upbringing in modern Russia]// Protivodeystviye terrorizmu. Problemy XXI veka — COUNTER-TERRORISM Moskva : Izdatel'stvo sovremennaya ekonomika i pravo. — 2014. — № 2. — S. 47—53.

3. Zemlin, A. I. Formirovaniye osnov antikorruptsionnogo pravosoznaniya molodezhi kak forma uchastiya institutov grazhdanskogo obshchestva v protivodeystvii korruptsii [Formation of the foundations of anti-corruption legal consciousness of youth as a form of participation of civil society institutions in countering corruption]/ A. I. Zemlin, R. F. Idrisov // Mezhdunarodnyy pravovoy kur'yer. — 2019. — 31 dek.

4. Zemlin, A. I. Pravovoye obespecheniye professional'noy deyatel'nosti dlya transportnykh spetsial'nostey [Legal support of professional activity for transport specialties]: uchebnik / A. I. Zemlin [i dr.]. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.

5. Polionskaya, L. L. Aktual'nyye voprosy predotvrashcheniya i uregulirovaniya konflikta interesov v organizatsiyakh, sozdannykh dlya vypolneniya zadach, postavlennykh pered Pravitel'stvom Rossiyskoy Federatsii (na primere otkrytogo aktsionernogo obshchestva «Rossiyskiye zheleznyye dorogi») [Topical issues of preventing and resolving conflicts of interest in organizations created to fulfill the tasks set before the Government of the Russian Federation (on the example of the open joint-stock company "Russian Railways")]/ L. L. Polionskaya, A. I. Zemlin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 1(33). — S. 20—31.

6. Khabriyeva, T. YA. Nauchnoye obespecheniye preduprezhdeniya korruptsii: preodoleniye stereotipov i sovremennyye problemy [Scientific support of corruption prevention: overcoming stereotypes and modern problems]// Zhurnal zarubezhnogo zakonodatel'stva i sravnitel'nogo pravovedeniya. — 2015. — № 2.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463.4

© Чеботарева Анна Александровна
— доктор юридических наук доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
a.tchebotareva@mail.ru

© Чеботарев Владимир Евгеньевич
— кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта
v.tchebotarev@mail.ru

Роль современных методов интерпретации наукометрических показателей в методологии международных рейтингов университетов: конкурентноспособность в области исследования транспортной науки и технологий

Аннотация. В данной статье рассмотрена проблема вхождения университетов в основные международные рейтинги с учетом инструментов оценки международного признания. Использовались общенаучные методы: диалектический метод, методы формальной логики. Проанализировав взаимозависимость объективных измерителей международного признания вузов и других составляющих включенности университета в международное академическое сообщество авторы формулируют основные направления развития публикационной активности ученых Юридического института Российского университета транспорта, ориентированной на общую (институциональную) и предметные (специальные) версии Академического («Шанхайского») рейтинга университетов мира — *Academic Ranking of World Universities* (*ARWU*), международного рейтинга «первого эшелона». При этом в общей целевой установке ориентации на генеральный консолидированный

измеритель международной состоятельности университета авторами выделены возможные направления развития объективных показателей международного признания вуза в области транспортной науки и технологий.

Ключевые слова: международное признание вуза; Академический («Шанхайский») рейтинг; методика проведения рейтинга; публикационная активность.

© Anna Al. Chebotareva
— Doctor of Law, docent, head of the department ‘Administrative Law, Ecological Law, Information Law’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Vladimir Ev. Chebotarev
— Candidate of Economic Sciences, docent, associate professor of the department ‘Administrative Law, Ecological Law, Information Law’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

The role of present methods of interpreting scientometric indicators in the methodology of international university rankings: competitiveness in the field of transport science and technologies

Abstract. The current paper has considered the problem of universities to be ranked internationally, taking into account the tools for assessing international recognition. There have been used such general scientific methods as dialectical method, methods of formal logic. Having analyzed the correlation between objective measures of international recognition of universities and other components of the university's involvement in the international academic community, the authors have formulated the main directions of the development of the publication activity of researchers of the Law Institute of the Russian University of Transport, focused on the general (institutional) and disciplinary (special) "Shanghai" ranking of the world universities, i.e. *Academic Ranking of World Universities (ARWU)*, an international ranking of the "first echelon". At the same time, in the general target focused on the general consolidated measure of the international consistency of the university, the authors have identified possible directions for the development of objective indicators of international recognition of the university in the field of transport science and technologies.

Keywords: international recognition of the university; *Academic Ranking* (“Shanghai”); methodology of ranking; publication activity.

В современных условиях рейтинговой оценки уровня международного признания вуза особую актуальность приобретает публикационная активность в ведущих международных изданиях, индексируемых в системах *Web of Science* и *Scopus*. Сегодня для любого ведущего вуза нельзя умолять значение международной состоятельности, в том числе в вопросе научных исследований в конкретных предметных областях.

Необходимо отметить, что в 2018 г. Министром транспорта утверждена Стратегия продвижения ФГБОУ ВО «Российский университет транспорта (МИИТ)» в мировом научно-образовательном пространстве, его включения в глобальные рейтинги и повышения глобальной конкурентоспособности на период до 2030 года, а в ноябре 2020 г. ректором университета А. А. Климовым подписан приказ «Об утверждении Дорожной карты первоочередных мероприятий по вхождению РУТ (МИИТ) в Академический рейтинг университетов мира».

Тенденция на снижение разрыва в показателях, прежде всего, научной деятельности между лидирующими в глобальных рейтингах американских и британских вузов с вузами российскими, безусловно, в последние 10 лет заметна. Однако «старая» система оценки научно-педагогических кадров «сдается» под натиском новых требований, если не с боем, то не без весьма заметного сопротивления, но что точно — без проявлений большого энтузиазма. Что исторически объяснимо. Как совершенно справедливо замечает А. Л. Арефьев, «во времена СССР и в первые 10—15 постсоветских лет репутация вуза определялась известностью его названия и авторитетностью выдаваемых дипломов, причем традиционно больше всего ценились крупные московские и ленинградские (санкт-петербургские) учебные заведения, а основным показателем их международной конкурентоспособности являлось число обучавшихся иностранных студентов. Интернационализация высшего образования в рамках растущей глобализации экономики обусловила появление всемирных рейтингов университетов, необходимость сравнения учебных заведений различных стран по целому ряду параметров, которым ранее в России не придавалось большого значения и объективная потребность в которых не ощущалась» [1, стр. 214].

Тем не менее результаты исследователей Е. С. Воробьевой и И. В. Краковецкой, посвятивших целый цикл работ проблемам оценки международной конкурентоспособности современных университетов, позволили им сделать вывод, что «отраслевые и предметные рейтинги глобальной конкурентоспособности позволяют учитывать специфику деятельности университетов, подтверждающих факт того, что российская система высшего образования имеет компетенции международного уровня в конкретных отраслях науки» [2, стр. 521].

Среди ведущих глобальных рейтингов университетов мира (*Times Higher EducationWorld University Rankings*, сокр. *THE*, // http://www.timeshighereducation.com) Всемирный рейтинг университетов

мира (*Quacquarelli Symonds World University Rankings*, сокр. *QS* // http://www.topuniversities.com) и Академический рейтинг университетов мира (*Academic Ranking of World Universities*, сокр. *ARWU* // http://www.arwu.org), последний наиболее весомый и в то же время имеющий ряд принципиальных отличий от остальных. Вопрос, конечно же, в разнице подходов и критериев (а попросту — методике), берущихся за основу. Если для рейтингов *THE* и *QS* имеют значение особенности среды обучения, показатели доходов от инновационной производственной деятельности, доля иностранных студентов и преподавателей, данные экспертного опроса в научной среде, опроса кадровых агентств и работодателей (*QS*), то для Шанхайского рейтинга принципиальны собственно научные труды (публикации в журналах «*Nature*» и «*Science*», цитирования научных трудов в 21 предметной области), а также наличие у сотрудников или выходцев из вуза премий Нобеля и Филдса.

Интересны факты появления и развития так называемого Шанхайского рейтинга. Во-первых, в отличие от других, его методология, впервые опубликованная в научной статье в 2003 г., разработана конкретными авторами — Лю Няньцай и Чан Ин. Во-вторых, уже с 2009 г. данный рейтинг стал публиковаться независимым Шанхайским консультационным рейтинговым агентством и к настоящему времени имеет общемировой «вес». В-третьих, изначально эта методология была выработана для оценки масштаба отставания китайских университетов от ведущих в мире. В-четвертых, этот рейтинг полностью сконцентрирован на глобальные, а не на региональные рейтинги. И, наконец, можно выделить пятое отличие: в основу рейтинга положено значительно число предметных рейтингов, причем уделено большое внимание инженерным наукам.

В связи с особенностями основных глобальных рейтингов университетов представляет интерес исследование вопроса ориентации на генеральный консолидированный измеритель международной состоятельности вуза, а также возможные направления развития объективных показателей международного признания нашего университета в области транспортной науки и технологий. Достижение положительного эффекта развития публикационной активности профессорско-преподавательского состава требует выработки концепции, объединяющей элементы системного подхода и высокой исполнительской дисциплины. То есть генеральная целевая установка может быть достигнута только при условии обеспечения комплексного организационного подхода, поддержки со стороны руководства вуза, грамотного менеджмента в данной направлении.

Следует отметить, что в комплексном плане Стратегии развития Юридического института запланирован «пакет» конкретных мероприятий: увеличение числа научных публикаций профессорско-

преподавательского состава в изданиях, включенных в аналитические системы *Web of Science* и *Scopus*, обеспечение присутствия в международном научном информационном пространстве профессорско-преподавательского состава за счет издания научных трудов в зарубежных изданиях с международным участием, регистрация и активизация авторских профилей профессорско-преподавательского состава в основных международных аналитических системах (*Researchgate, Publons, Mendeley* и др.), учреждение и организация проведения ежегодных международных научно-практических конференций.

Предполагается, что системный подход в решении поставленных целей при условии высокой исполнительской дисциплины позволит достичь максимально возможного положительного эффекта.

Нельзя не отметить, что не лучшим образом сказывается на интеграции русскоязычных ученых в мировое научное сообщество, как следствие, и на известности и количестве цитирования их работ отсутствие элементарной настройки профилей авторов в основных международных аналитических системах. Понимание того, что составление любого рейтинга — это обработка огромного массива данных, должно ориентировать на максимальную четкость всех выходных данных любой научной публикации и отражение этих данных во всех имеющих значения для рейтинговых показателей ресурсах. Для развития публикационной активности преподавателей Юридического института, направленной в том числе на повышение известности и количества цитирования работ, в институте налажена системная работа по обеспечению учета преподавателями кафедр своей публикационной активности, все преподаватели зарегистрированы в ведущих наукометрических сетях и сетях научной коммуникации между учеными разных стран. С 2018 г. существует система консультирования и методической помощи по работе с наукометрическими системами для преподавателей, в том числе на специализированных семинарах, проводится постоянный мониторинг и анализ авторских профилей.

У ряда активных преподавателей института профили *Mendeley, Publons* и *ResearchGate* созданы несколько лет назад. В системе уже размещена информация о публикациях и налажена коммуникация с зарубежными коллегами. А в системе *ResearchGate* создана виртуальная лаборатория для объединения исследователей в научных направлениях. Преподаватели должны иметь возможности, в том числе и за счет организации специализированных семинаров, программ повышения квалификации, получать самые «свежие» рекомендации по продвижению публикаций (проблемам актуальности публикаций, их цитируемости), по использованию возможностей социальных сетей (*Tvitter, Facebook*) в продвижении своих публикаций, сайтов обмена академическими исследованиями (*Mendeley, Recearch Gate* и др.).

Однозначно необходим тренд за открытость, а не «местечковость» научной жизни, любых научных изысканий. Логичное мнение высказывает представитель Белорусского государственного университета: «Ученый в Европе или США просто не сможет получить хороший грант или должность, если у него нет портфолио, закрыт либо не настроен профиль в *Google* или он не присутствует в научных соцсетях. А на постсоветском пространстве многие до сих пор смотрят на все это как на “мышиную возню”, десятилетиями занимаясь одной и той же тематикой, годами печатаясь в одном и том же журнале, по сути, закрываясь от внешнего мира, от известности и признания» [3, стр. 76].

Важно, что ученые Юридического института, на протяжении нескольких лет активно исследуя транспортную сферу, прежде всего — в правовом аспекте — представляют результаты своих исследований в виде публикаций на самые актуальные темы. Накоплен значительный публикационный опыт при сотрудничестве с ведущим научным изданием института «Транспортное право и безопасность», признанным ВАК России значимым для опубликования основных научных результатов диссертации на соискание ученой степени кандидата и доктора наук.

При этом заслуживают, несомненно, внимания все научные исследования, выполненные учеными Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) и уже опубликованные в ведущих международных изданиях, особенно те из них, которые посвящены транспортно-правовой тематике. Так, в ряду таких публикаций только за 2018—2020 гг.: статья авторского коллектива под руководством доктора юридических наук А. А. Чеботаревой (Данилина Е. И., Чеботарев В. Е., кафедра «Административное право, экологическое право, информационное право») «*Mechanism of the Administrative and Legal Regulation of Public Transportation System*» («Механизмы административно-правового регулирования в сфере городского транспорта») в журнале «*International Journal of Civil Engineering and Technology* (*IJCIE*)» о значении транспортной инфраструктуры, механизме административно-правового регулирования общественного транспорта [12]; статья доктора юридических наук, профессора, заведующего кафедрой «Морское право» В. Н. Гуцуляка «*The Right of innocent passage of warships through territorial seas in the light of the Kerch Strait incident*» («Право мирного прохода военных кораблей через территориальное море в свете инцидента в Керченском проливе») в научном журнале «*The Northern Mariner*» [8]; статья авторского коллектива, членом которого выступил заведующий кафедрой «Транспортное право» доктор юридических наук, профессор А. И. Землин «*Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport*», посвященная проблемным вопросам использования правовых средств в интересах противодействия угрозам распространения эпидемий и пандемий, их влияния на состояние экономики и транспорта [13]; статья «*System and engineering solutions in the*

field of digital transformation of the transport sector» («Системные и инженерные решения в области цифровой трансформации транспортной отрасли»), соавтором которой выступил профессор А. М. Кушнир [11]; статья профессора Е. И. Данилиной «*Financing and support of employees of bankrupt companies in transport sector at municipal and state levels: national antiinternational practice*» в журнале «*Amazonia Investiga*», с обоснованием роли транспорта в социально-экономическом развитии любой страны, с отражением эффективности функционирования предприятий сферы транспорта для обеспечения высокого уровня конкурентоспособности страны в целом, рассмотрением национального и международного опыта финансирования и поддержки персонала транспортных компаний [9] и др.

Наряду с публикациями в журналах, индексируемых международной базой *Scopus*, ученые Юридического института публиковали результаты своих исследований и в изданиях, входящих в международную базу научного цитирования *Web of Science*. Так, в 2020 г. опубликован интересный материал «*Digitalization of the EAEU Transport and Logistics Sector and Its Role in Improving the Euro-Asian Cargo Transportation*» («Цифровизация транспортно-логистического сектора ЕАЭС и его роль в совершенствовании евро-азиатских грузоперевозок») [10]. Авторами статьи выступили представители кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела»: доктор политических наук, профессор Е. Н. Рудакова, кандидат экономических наук, доцент О. А. Дмитриева, кандидат экономических наук, доцент А. В. Власов, кандидат экономических наук Д. Е. Морковкин.

Анализ уже сейчас наблюдаемых результатов публикационной активности представителей только одного из подразделений Российского университета транспорта — Юридического института — позволяет согласиться с одним из оптимистичных высказываний, что «вузовский потенциал отечественной высшей школы еще не полностью растрачен и система высшего образования России может побороться за былой престиж при наличии амбиций и желания, подкрепленных эффективным менеджментом» [7, стр. 147].

А «подогреваться» поступательное движение по наращиванию публикаций в ведущих международных изданиях должно процессом организации крупных международных конференций и участия в таковых, объединяющих ученых различных стран, дающих возможность спланировать с коллегами из других стран совместные исследования, публикации. В феврале 2021 г. будет проходить ставший уже традиционным Третий международный транспортно-правовой форум с основным направлением «Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву», который будет приурочен к 125-летию со дня образования Российского университета транспорта (МИИТ). В 2020 г. в работе Второго международного транспортно-правового форума принимали участие представители разных

стран — России, Марокко, Беларуси, Египта. В предисловии к опубликованному сборнику работ по итогам Второго международного форума директор Юридического института, доктор юридических наук, профессор, почетный работник высшего образования Российской Федерации Н. А. Духно подчеркивает важность развития в правовой науке исследований «способов правового регулирования применения информационных телекоммуникационных технологий в транспортной отрасли в условиях цифровизации транспорта и нацеленности его на реализацию стратегических задач цифровой экономики» [4, стр. 11]. А поднимая в отдельной статье проблематику правового регулирования искусственного интеллекта, Н. А. Духно выражает уверенность в востребованности изучения вопросов по правовому сопровождению потока процессов разработки, внедрения и использования искусственного интеллекта во всех сферах жизни, в том числе и в транспортных процессах [5, стр. 32—47].

Применительно к научному исследованию транспортной сферы кардинально иной вектор под влиянием процессов информатизации создает самую благоприятную «почву» для изучения проблем формирования единого научно-технологического пространства в транспортной сфере, в том числе перспектив развития «транспортного коридора», разработки национального законодательства в области робототехники, интеллектуальных транспортных систем, о чем мы уже рассуждали ранее [6, стр. 4—8] Для всего международного сообщества, безусловно, представляют интерес научные исследования в свете глобальных технологических изменений и необходимости комплексных решений в области беспилотного транспорта, цифровой морской и воздушной навигации, развития искусственного интеллекта в транспортной сфере.

Обозначенные в контексте данной статьи приоритетные направления развития публикационной активности преподавателей Юридического института Российского университета транспорта, вытекающие из стратегических целей развития как всего университета, так и конкретного структурного подразделения, а также примеры успешной реализации поставленных текущих задач в данном направлении, по нашему мнению, свидетельствуют о том, что, с одной стороны, к настоящему времени уже накоплен определенный положительный публикационный опыт ученых Юридического института Российского университета транспорта, с другой — необходима выработка системного подхода, включающего организационно-методическую помощь со стороны руководства вуза и института.

В целом сама установка на попадание как в общие, так и в предметные, списки глобальных рейтингов, должна не быть самоцелью, но прежде всего — «подстегивать» всестороннее развитие любого вуза, влиять на повышение конкурентоспособности как внутри страны, так и повышать

международный престиж. А исходя из весомого научного потенциала Российского университета транспорта, объединяющего исследователей всех аспектов транспортного комплекса, амбициозная задача может быть решена при условии системного и организационно-выстроенного подхода с вовлечением всех научных и учебных подразделений. Комплексность же такого подхода предполагает не только, собственно, увеличение числа научных статей в международных реферируемых журналах, но и увеличение цитируемости таких статей, сотрудничество в вопросе совместных исследований и опубликовании их результатов с зарубежными коллегами, организация и проведение «флагманских» международных конференций, увеличение числа фундаментальных научных исследований.

Литература

1. Арефьев, А. Р. Об участии российских вузов в международных рейтингах // Россия реформирующаяся. — 2015. — С. 213—231.

2. Воробьева, Е. С. Продвижение российских вузов в мировые рейтинги конкурентоспособности: цель близка? / Е. С. Воробьева, И. В. Краковецкая // Креативная экономика. — 2017. — Т. 11. — № 5. — С. 521—552.

3. Галынский, В. М. Вебометрические рейтинги: анализ последних изменений // Высшее образование в России. — 2016. — № 11. — С. 72—78.

4. Духно, Н. А. Приветственное слово участникам форума // Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики // Материалы Второго Международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева ; вступительное слово Н. А. Духно. — Москва : Изд-во Юридического института МИИТ, 2020.

5. Духно, Н. А. Юриспруденция и искусственный интеллект // Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики // Материалы Второго Международного транспортно-правового форума / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. Е. Чеботарева; вступительное слово Н. А. Духно. — Москва: Изд-во Юридического института МИИТ, 2020.

6. Полякова, Т. А. О новом регуляторном ландшафте в условиях цифровой трансформации системы права и экономики / Т. А. Полякова, А. А. Чеботарева // Информационное право. — 2020. — № 2(64). — С. 4—8.

7. Фурсов, В. В. О возможности вхождения медицинских вузов в глобальные рейтинги // Образование и наука. — 2017. — Т. 19. — № 5. — С. 138—152.

8. Gutsulyak, Vasiliy N. The Right of Innocent Passage of Warships Through Territorial Seas in the Light of the Kerch Strait Incident // The Northern Mariner. — 2019. — Volume XXIX.

9. Danilina, E. Financing and support of employees of bankrupt companies in transport sector at municipal and state levels: national and international practice / E. Danilina, I. Malikova, D. Gorelov // Amazonia Investiga. — 2020. — № 9(25). — P. 135—142.

10. Nikolaeva, I. G. Digitalization of the EAEU Transport and Logistics Sector and Its Role in Improving the Euro-Asian Cargo Transportation. 4th International Conference on Culture, Education and Economic Development of Modern Society (ICCESE 2020). Part of series Advances in Social Science, Education and Humanities Research / I. G. Nikolaeva [et all] // https://doi.org/10.2991/assehr.k.200316.282

11. System and engineering solutions in the field of digital transformation of the transport sector / K. A. Artamonova [et all] // VIII International Scientific Conference Transport of Siberia — 2020. — IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering. — IOP Publishing, 2020. — P. 1—5

12. Chebotareva, A. A. Mechanism of the administrative and legal regulation of public transportation system / A. A. Chebotareva, V. E. Chebotarev, E. I. Danilina // International Journal of Civil Engineering and Technology. — 2018. — Vol. 9. — № 13. — P. 144—150.

13. Chernogor, N. Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport / N. Chernogor [et all] // E3S Web of Conferences. — 2020. — Volume 203. — 05019.

References

1. Aref'yev, A. R. Ob uchastii rossiyskikh vuzov v mezhdunarodnykh reytingakh [On the participation of Russian universities in international rankings]// Rossiya reformiruyushchayasya. — 2015. — S. 213—231.

2. Vorob'yeva, Ye. S. Prodvizheniye rossiyskikh vuzov v mirovyye reytingi konkurentosposobnosti: tsel' blizka? [Promotion of Russian universities in the world rankings of competitiveness: is the goal close?]/ Ye. S. Vorob'yeva, I. V. Krakovetskaya // Kreativnaya ekonomika. — 2017. — T. 11. — № 5. — S. 521—552.

3. Galynskiy, V. M. Vebometricheskiye reytingi: analiz poslednikh izmeneniy [Webometric ratings: analysis of recent changes]// Vyssheye obrazovaniye v Rossii. — 2016. — № 11. — S. 72—78.

4. Dukhno, N. A. Privetstvennoye slovo uchastnikam foruma // Pravovyye aspekty tsifrovizatsii mezhdunarodnogo transporta i logistiki // Materialy Vtorogo Mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma / pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, V. Ye. Chebotareva ; vstupitel'noye slovo N. A. Dukhno. — Moskva : Izd-vo Yuridicheskogo instituta MIIT, 2020.

5. Dukhno, N. A. Yurisprudentsiya i iskusstvennyy intellekt // Pravovyye aspekty tsifrovizatsii mezhdunarodnogo transporta i logistiki // Materialy Vtorogo Mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma [Jurisprudence and artificial intelligence // Legal aspects of digitalization of international transport and logistics // Materials of the Second International Transport and Legal Forum]// Welcome speech to the forum participants // Legal aspects of digitalization of international transport and logistics // Materials of the Second International Transport and Legal Forum]/ pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, V. Ye. Chebotareva; vstupitel'noye slovo N. A. Dukhno. — Moskva: Izd-vo Yuridicheskogo instituta MIIT, 2020.

6. Polyakova, T. A. O novom regulyatornom landshafte v usloviyakh tsifrovoy transformatsii sistemy prava i ekonomiki [On the new regulatory landscape in the context of digital transformation of the system of law and economy]/ T. A. Polyakova, A. A. Chebotareva // Informatsionnoye pravo. — 2020. — № 2(64). — S. 4—8.

7. Fursov, V. V. O vozmozhnosti vkhozhdeniya meditsinskikh vuzov v global'nyye reytingi [On the possibility of medical universities entering the global rankings]// Obrazovaniye i nauka. — 2017. — T. 19. — № 5. — S. 138—152.

8. Gutsulyak, Vasiliy N. The Right of Innocent Passage of Warships Through Territorial Seas in the Light of the Kerch Strait Incident // The Northern Mariner. — 2019. — Volume XXIX.

9. Danilina, E. Financing and support of employees of bankrupt companies in transport sector at municipal and state levels: national and international practice / E. Danilina, I. Malikova, D. Gorelov // Amazonia Investiga. — 2020. — № 9(25). — P. 135—142.

10. Nikolaeva, I. G. Digitalization of the EAEU Transport and Logistics Sector and Its Role in Improving the Euro-Asian Cargo Transportation. 4th International Conference on Culture, Education and Economic Development of Modern Society (ICCESE 2020). Part of series Advances in Social Science, Education and Humanities Research / I. G. Nikolaeva [et all] // https://doi.org/10.2991/assehr.k.200316.282

11. System and engineering solutions in the field of digital transformation of the transport sector / K. A. Artamonova [et all] // VIII International Scientific Conference Transport of Siberia — 2020. — IOP Conf. Series: Materials Science and Engineering. — IOP Publishing, 2020. — P. 1—5

12. Chebotareva, A. A. Mechanism of the administrative and legal regulation of public transportation system / A. A. Chebotareva, V. E. Chebotarev, E. I. Danilina // International Journal of Civil Engineering and Technology. — 2018. — Vol. 9. — № 13. — P. 144—150.

13. Chernogor, N. Impact of the spread of epidemics, pandemics and mass diseases on economic security of transport / N. Chernogor [et all] // E3S Web of Conferences. — 2020. — Volume 203. — 05019.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 340.11

© Грибанов Дмитрий Владимирович
— доктор юридических наук, доцент кафедры теории и истории государства и права Уральского государственного юридического университета (Екатеринбург)

© Коваленко Ксения Евгеньевна
— кандидат юридических наук, доцент юридического института Алтайского государственного университета (Барнаул)
kovalenko1288@mail.ru

© Коваленко Наталья Евгеньевна
— магистрант юридического института Алтайского государственного университета (Барнаул)
kovalenkorub5@gmail.com

© Стаценко Дарья Алексеевна
— магистрант юридического института Алтайского государственного университета (Барнаул)
dariastatsenko01@gmail.com

Вопросы правового регулирования отношений в области цифровизации (новеллы, состояние, риски)

Аннотация. COVID-19 породил резкий рост числа правительственных и межправительственных законодательных актов, стратегий, программ с различным содержанием и объемом регулирования общественных отношений. Большинство стран закрыли или ограничили свои границы, в том числе ограничили передвижение внутри своих стран. Одна треть населения мира была подвергнута некоторым социальным ограничениям (от закрытия учебных заведений до самоизоляции). Эти политические решения существуют на всех уровнях государственного управления. В период пандемии коронавируса, когда бóльшая часть отношений переходит в сферу цифровизации, в период самоизоляции остро встает вопрос о внедрении информационных технологий. В статье

подчеркивается важность сферы цифровизации для человека и общества, рассмотрены некоторые изменения, происходящие в общественной жизни, связанные с цифровизацией. Дано понятие сферы цифровизации, обозначены дискуссии по поводу внедрения роботов в сферу юриспруденции, варианты правового регулирования статуса машин с искусственным интеллектом, а также распространения беспилотного транспорта. Проанализированы перспективы и проблемы внедрения информационных технологий в сферу частноправовых отношений. Стоит отметить, что в условиях цифровизации гражданско-правовых отношений необходимо будет особое внимание уделить защите персональных данных граждан. Сделаны выводы, что цифровизация будет иметь постоянную тенденцию к увеличению, в связи с чем остается актуальным вопрос о правотворческой политике государства в области информационных технологий. Несмотря на обозначенные проблемы, вопрос о правовом статусе искусственного интеллекта остается открытым. Доказательством этого служат изменения, которые вносятся в российское законодательство сегодня.

Ключевые слова: цифровое право; цифровизация; роботы; беспилотные автомобили.

© Dmitriy V. Gribanov
— Doctor of Law, associate professor of the department
“Theory and History of State and Law” of the Ural State
Law University (Ekaterinburg)

© Kseniya Ev. Kovalenko
— Candidate of Law, associate professor of the Law Institute
of the Altay State University (Barnaul)

© Nataliya Ev. Kovalenko
— Master’s Degree student of the Law Institute
of the Altay State University (Barnaul)

© Dariya Al. Statsenko
— Master’s Degree student of the Law Institute
of the Altay State University (Barnaul)

The issues of legal regulation of relations in the field of digitalization (novels, state, risks)

Abstract. COVID-19 has given rise to a sharp increase in the number of government and intergovernmental legal acts, strategies, programs with

different content and scope of regulation of public relations. Most countries have locked their borders, including restricting movement within their own countries. One third of the world's population has been subjected to some kind of social restrictions (from the closure of educational institutions to self-isolation). These political decisions exist at all levels of government. In the period of the coronavirus pandemic, when most of the relations have moved into the sphere of digitalization, during the period of self-isolation, the question of the introduction of information technologies has become relevant. The current paper has emphasized the importance of the digitalization for individuals and society, considered some of the changes taking place in public life related to digitalization. There has been given a concept of the sphere of digitalization; there have been considered the arguments on the introduction of robots into the sphere of jurisprudence, options for legal regulation of the status of machines with artificial intelligence, as well as the spread of unmanned vehicles. There have been analyzed the prospects and problems of introducing information technologies into the sphere of private law relations. It has been noted that in the context of digitalization of civil law relations, it is necessary to pay special attention to the protection of personal data. There have been made the conclusions that digitalization has a constant tendency to increase, therefore the issue of the law-making policy of the state in the field of information technologies is still relevant. Despite the identified problems, the problem of the legal status of artificial intelligence remains unsolved, that can be proved by the current changes of Russian legislation.

Keywords: digital law; digitalization; robots; unmanned vehicles.

Высокий рост автоматизации приводит к глобальным изменениям как в общественной жизни, так и в экономической сфере. Целью внедрения современных информационных технологий является изменение уровня жизни населения [10], удовлетворение возрастающих потребностей общества, уменьшение временных затрат, развитие дистанционного труда и обучения, а также исключение таких понятий, как «малоэффективное» и «непроизводительное». В настоящей статье попытаемся определить общественное мнение в области внедрения роботов в сферу юриспруденции, машин с искусственным интеллектом, а также распространения беспилотного транспорта.

Цифровизация общественной жизни не должна осуществляться без соответствующей правовой регламентации. В силу своей специфики регулирование электронного оборота информации в законодательстве, к сожалению, содержит достаточное количество коллизий. Действующие законы либо противоречат друг другу, например, в области частноправовых отношений, либо содержат законодательные пробелы, например, в области защиты информации.

Сегодня, в период пандемии невозможно представить повседневное существование человека без использования цифровых устройств. Жизнь любого члена современного общества оцифрована и размещена на различных серверах. Еще в 2000 г. состоялась II конференция «Право и Интернет: теория и практика», где рассматривались проблемы цифровых технологий в юриспруденции, а именно право цифровых денег, право цифровых операций, право цифровых споров, право программных роботов, право цифрового государственного управления и др. [8; 11]

Спустя почти 20 лет сфера цифровизации стала частью жизни людей, началось формирование нового направления правового регулирования — цифровое право. Информационные технологии стали активно применяться не только в области экономики, налогов, финансово-банковской сфере, но в социальной, культурной, педагогической и др.

По мнению И. Л. Бачило, информация стала той областью, средой, которая приобрела функции доступности, в связи с чем появилась объективная необходимость в регулировании отношений информационного содержания, появились проблемы, связанные с безопасностью информации [2].

С. А. Балдина и О. В. Ефимова утверждают о необходимости более детального регулирования цифровых прав, кроме того, они подчеркивают отсутствие механизма и органа контроля оборота цифрового права в информационной сфере, отсутствие контроля со стороны третьих лиц. Нормативного регулирования требуют вопросы правового статуса правообладателей, контрагентов цифрового права, определение их юрисдикции в связи с анонимностью информационной системы [4].

Сфера цифровизации — это область общественных отношений, которая направлена на урегулирование социальных, политических, правовых, экономических, культурных и иных областей общественной жизни при помощи информационных технологий, обусловленная переходом на цифровой способ связи, записи и передачи данных с помощью цифровых устройств. Особенно в период пандемии коронавируса, когда большая часть отношений переходит в сферу цифровизации, в период самоизоляции остро встает вопрос о внедрении информационных технологий, но думать о будущем — необходимо.

Сейчас многие юридические конструкции с внедрением цифровых технологий работают иначе, в связи с чем мы должны изучить отдельные юридические институты. Все же необходимо модернизировать законодательство, но оно не должно при этом нарушать основные права и свободы человека. Должна быть достаточность мер, с одной стороны, а с другой — не создавать угрозу конституционным правам человека [12].

В контексте развития сферы цифровизации важной представляется дискуссия о правовом статусе роботов и в целом машин с искусственным интеллектом (в том числе беспилотных автомобилей), которая набирает

обороты и становится все более острой, особенно в период глобальной проблемы, с которой столкнулось человечество в период пандемии.

Конечно, на сегодняшний день робот — неполноценный участник правоотношений, поскольку его способности сознательно действовать значительно меньше в сравнении с человеком. Объяснением этому служит происхождение человека и робота. Робот создается и совершенствуется людьми, человек же наделен сознанием с рождения. Однако здесь стоит оговориться, что существует определенная вероятность того, что роботы в определенный период времени не будут нуждаться во вмешательстве человека. В. В. Архипов и В. Б. Наумов обозначили несколько подходов в этом направлении: «концепция робота как животного», «концепция робота как юридического лица» [10, стр. 157—170]. Представление о роботах как юридических лицах или субъектах права можно увидеть и в других источниках [13]. Также существует концепция, предлагающая рассматривать робота как агента [14].

По мнению В. Вайпана, признание законодателем за роботами статуса субъектов права изменит не только положения законодательства, но и представления людей о существовании искусственного разума как носителе прав и обязанностей [5]. Он рассматривает вопросы правового регулирования машин с искусственным интеллектом, которые не могут обладать дееспособностью в силу своей природы и, соответственно, не могут иметь конституционные права и обязанности [6]. В связи с чем правообладатель подобной машины с искусственным интеллектом должен будет нести за нее ответственность [5]. При этом В. Вайпман проводит параллель с юридическим лицом, допуская наличие у машин с искусственным интеллектом ограниченной правосубъектости [5]. В случае наличия последней у них возникает возможность быть субъектами права [6]. Несмотря на наличие подобной теории, приоритет отдается доктринам, которые считают искусственный интеллект объектом правоотношения [9]. Действительно, в современных реалиях трудно представить искусственный интеллект полноправным субъектом права и правоотношений, способным нести самостоятельную ответственность.

В связи с изложенным интересен вопрос функционирования роботов в сфере законодательства и осуществления правосудия. Могут ли компьютерные программы решать судебные тяжбы и выносить решения? Цифровизация призвана облегчить жизнь, избавить от рутинной и однотипной работы. Именно такой посыл был заложен в рамках презентации робота *LegalApe* 2.8. Этот робот разработан на основе нейронных сетей с использованием массива данных, который включает в себя судебную практику, научные работы и доктринальные позиции юристов. Используя информацию из нормативных правовых актов и авторитетных доктринальных источников, робот-юрист способен отвечать на вопросы, давать объяснения, участвовать в прениях. Робота возможно обучать — за счет научных трудов, нормативных правовых

актов, судебной практики, деловой переписки юристов и тренировок, которые проводят с ним специалисты.

В ходе Петербургского молодежного юридического форума — 2018 состоялся судебный поединок между роботом и Романом Бевзенко, кандидатом юридических наук. Спор между человеком и ботом был построен по модели спора в арбитражном суде. Сначала стороны изложили свою позицию, потом была стадия вопросов, затем — прения. Общение с роботом производилось посредством голосового ввода информации, при этом текст дублировался на экране. Но иногда бот неправильно распознавал речь, что приводило к ошибкам в его текстах или ответам на вопросы, которые не были поставлены перед ним. В прениях бот во многом повторял то, что уже было сказано в начале поединка. Также стоит обратить внимание, что в процессе спора искусственный интеллект еще и учился: в некоторых его ответах появлялись ссылки на доводы, которые приводил Роман Бевзенко. По итогам поединка стало ясно, что понимание духа права у робота отсутствует, однако большое внимание было уделено форме текста [https://zakon.ru/blog/2018/05/21/kak_ya_pobedil_sudebnogo_robota-yurista__i_pochemu_eto_budet_dlitsya_nedolgo#comment_464408].

Представляется, что это пока начало развития взаимодействия искусственного интеллекта с человеком в арбитражном и гражданском спорах, но даже сегодня очевидно, что нейронные сети уже являются неотъемлемой частью будущего нашей правовой жизни, поскольку «у закона нет эмоций» — отметила Екатерина Духина, адвокат, член Адвокатской палаты г. Москвы [https://pravo.ru/lf/story/202675/]. Возможно, «безэмоциональность» как робота-судьи, так и правоприменителя, уменьшит вероятность некорректного толкования закона или неверного применения правовых норм. Однако сегодня в законодательстве содержится огромный массив норм, который необходимо применять и толковать с субъективной точки зрения, с применением судебного усмотрения [https://pravo.ru/lf/story/202675/]. Можно сделать вывод, что тотальное внедрение искусственного интеллекта в сферу юриспруденции потребует перекройки законодательства. Также не исключено совершение роботами ошибок технического характера (неправильное распознание речи, технические сбои, кибератаки), что также может привести к неверному применению правовых норм.

Безусловно, пока рано говорить о возможности полной замены человека роботом в юридической профессии, однако уже сейчас он способен уменьшить объем рутинной работы.

Цифровизация активно захватывает и автотранспортный комплекс, где одним из основных направлений информатизации является создание и внедрение интеллектуальных транспортных систем.

С каждым днем появляется все больше новейших беспилотных автомобилей [https:// habrahabr.ru/ company/pt/blog/302194/; http:// mashable.com/2014/11/25/driverless-cars-uk/#MYyaia090iqc]. Так, например, в 2017 г. компания «*UBER*» [https://www.kaspersky.ru/blog/driverless-cars-dangers/12956/], занимающаяся пассажирскими перевозками, тестировала беспилотные автомобили в ряде городов США [3]. На автомобили марки «*Volvo*» планируют установить специальные датчики, камеры и программное обеспечение для управления их с помощью искусственного интеллекта [3]. В Японии активно идет тестирование беспилотного грузового транспорта, планируется серийное производство этих машин. Беспилотные летательные аппараты в Америке уже давно используется для доставки грузов и товаров [3].

В настоящее время цифровизация захватывает автотранспортный комплекс и в Российской Федерации, а не только в зарубежных странах. Так, Указом Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» и Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года (утверждена Указом Президента РФ 10 октября 2019 г. № 490) повышение безопасности дорожного движения обозначено в качестве одной из стратегических целей развития страны. Среди мер, направленных на реализацию поставленной задачи, Президент РФ отметил не только ужесточение ответственности за нарушение правил дорожного движения и повышение требований к уровню подготовки, но и применение новейших автоматизированных и роботизированных технологий для организации дорожного движения.

В рамках национального проекта «Безопасные и качественные дороги» предусматривается внедрение информационных технологий в целях обеспечения безопасности дорожного движения (Паспорт национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» (утвержден президиумом Совета при Президенте РФ по стратегическому развитию и национальным проектам (протокол от 24 декабря 2018 г. № 15)).

С 1 марта 2020 г. в зону проведения эксперимента включены Владимирская, Ленинградская, Московская, Нижегородская, Новгородская и Самарская области, Чувашская Республика, Ханты-Мансийский и Ямало-Ненецкий автономные округа, Краснодарский край и г. Санкт-Петербург. Постановлением Правительства РФ от 22 февраля 2020 г. № 200 предусматривается возможность проведения эксперимента в отношении партии высокоавтоматизированных транспортных средств.

Стратегией развития информационного общества в Российской Федерации на 2017—2030 годы (утверждена Указом Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203) робототехника и искусственный интеллект обозначены в числе основных направлений развития российских информационных и коммуникационных технологий. В п. 80 Стратегии

робототехника также отнесена к перспективным высоким технологиям, развитие которых необходимо для решения задач национальной безопасности в области науки, технологий и образования.

Для повышения эффективности беспилотный транспорт постоянно собирает информацию о персональных данных и обстановке: место жительства, работы, распорядок дня и недели. Существует риск злоупотребления этой информацией и использование ее в целях совершения преступлений или правонарушений. Это может повлечь как финансовые, так и человеческие потери, как считают К. М. Беляев и А. А. Романов, нанести серьезный урон инфраструктуре и экономике в целом [3]. Следовательно, нельзя упускать из виду важную проблему внедрения беспилотного транспорта — уязвимость и подверженность данной категории транспорта кибератакам [3]. В качестве примера приведем взлом автомобилей «*Jeep*» компании «*Fiat Chrysler Automobiles* (*FCA*)» в июле 2015 г. [3]. Взлом был произведен с помощью ноутбука и мобильного телефона, специалисты взяли под свой контроль «*Jeep Cherokee*» [3]. Серия подобных недостатков была определена у 1,4 млн автомобилей и грузовиков, которые были отозваны компанией-производителем «*Fiat Chrysler Automobiles*» после обнародования данных исследований [3].

Ученые утверждают, риск вмешательства возникает на начальном этапе его производства, поскольку не всегда достаточно уделено внимания безопасности на предприятии, электронике, контролю за технологическим процессом оборудования и др.

К. М. Беляев и А. А. Романов утверждают, что большинство кибератак осуществляется с помощью беспроводных технологий, беспилотные транспортные средства оборудованы современными источниками связи, как *Wi-Fi*, *Bluetooth*, сотовая связь, радиосвязь, *GPS*, *V2V* (протокол для связи между беспилотными автомобилями) [3] — эти и многие другие специализированные средства и программы являются современным орудием для совершения правонарушений и преступлений, однако, к сожалению, современное законодательство эти вопросы не всегда регулирует. Во-первых, трудности бывают на стадии обнаружения взлома, поскольку не всегда удается обнаружить и (или) предотвратить подобный взлом вовремя. Во-вторых, иногда требуются определенные специальные знания, умения и навыки в области информационной безопасности. В-третьих, использование для навигации *GPS* небезопасно в силу незашифрованности сигнала, а современные средства связи в основном оборудованы только *GPS* .

Техасский университет провел исследования, которые показали, что эти сигналы можно подделать. Злоумышленник способен изменить направление движения, посредством внесения данных своего маршрута. Речь идет о так называемой «*GPS Spoofingattack*» — «атака, которая в некоторых случаях способна обмануть *GPS*-приемник, передавая такой

сигнал, который маскируется под истинный *GPS*-сигнал, но передает свои данные. *Spoofing* используется и в повседневной жизни» [3].

Также не стоит забывать о том, что любое транспортное средство не застраховано от технических неполадок и сбоев, несвоевременное реагирование на изменение дорожной обстановки, беспилотные авто — не исключение. Так, уже упомянутая компания «*UBER*» была вынуждена прервать тестирование беспилотных автомобилей ввиду инцидента [https://www.vedomosti.ru/technology/news/2018/03/19/754239-uber-ostanovil]. Автомобиль «*UBER*» нарушил правила дорожного движение, что повлекло смерть человека. Автомобиль двигался в автономном режиме под удаленным контролем оператора. Это была первая в истории смерть человека в дорожно-транспортном происшествии с беспилотным автомобилем на дорогах общего пользования, утверждает *The New York Times*. Позднее стало известно, что женщина пересекала дорогу на велосипеде вне пешеходного перехода в темное время суток [https://www.vedomosti.ru/technology/news/2018/03/19/754239-uber-ostanovil]. Этот случай был широко освещен в средствах массовой информации.

Следовательно, в настоящее время становится совершенно очевидно, что законодателю необходимо делать упор не только на рекомендации развития автоматизированных и роботизированных технологий, но и на защиту от несанкционированного доступа, а также предусмотреть возможность оперативного реагирования на изменение дорожной обстановки, действовать не только по правилам дорожного движения, но и по ситуации [3, стр. 37—42].

Несмотря на обозначенные проблемы, цифровизация будет иметь постоянную тенденцию к увеличению. Доказательством этого служат изменения, которые вносятся в российское законодательство сегодня и в частноправовой сфере. Так, например, с 1 января 2020 г. вступили в действие поправки, внесенные в Трудовой кодекс РФ (Федеральный закон от 16 декабря 2019 г. № 439-ФЗ «О внесении изменений в Трудовой кодекс Российской Федерации в части формирования сведений о трудовой деятельности в электронном виде»), которые связаны с вопросом защиты персональных данных.

Теперь каждый работодатель обязан сдавать в Пенсионный фонд РФ новый отчет со сведениями о трудовой деятельности работников: о приеме на работу, перемещении, увольнении и заявлении о выборе бумажной либо электронной трудовой книжки. Еще одно важное изменение — введение электронных трудовых книжек. Пока у работников есть право выбора электронной или бумажной трудовой книжки. Однако те, кто начнет трудовую деятельность с 2021 г. и позднее будут иметь право лишь на электронную трудовую книжку. При этом персональные данные могут быть переданы фирмам-мошенникам, которые занимаются выдачей поддельных полисов обязательного страхования гражданской

ответственности (далее — ОСАГО). В связи с этим необходимо отметить, что в условиях цифровизации частноправовых отношений необходимо будет особое внимание уделить защите персональных данных.

Еще одна сфера, в которой стали применяться цифровые технологии, — исполнительное производство. С 1 января 2020 г. стало возможным обжаловать действия (бездействие) судебных приставов в режиме онлайн. Согласно внесенным поправкам в Федеральный закон от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» теперь любая информация, получаемая в ходе исполнительного производства, в том числе процессуальные документы будут доступны в электронной форме на портале Госуслуг, а также расширится применение СМС.

Также были скорректированы положения о сроке для добровольного исполнения в соответствии со ст. 30 Федерального закона «Об исполнительном производстве». Теперь пятидневный срок начинает исчисляться:

— со дня получения должником постановления о возбуждении исполнительного производства;

— либо с момента доставки извещения о размещении информации о возбуждении исполнительного производства в банке данных, отправленного посредством передачи короткого текстового сообщения по сети подвижной радиотелефонной связи;

— либо иного извещения или постановления о возбуждении исполнительного производства, вынесенного в форме электронного документа и направленного адресату, в том числе в его единый личный кабинет на Едином портале государственных и муниципальных услуг.

В связи с этим, конечно, возникает немало вопросов о том, как это отразится на гражданах, не нарушит ли это их права, действительно ли это оптимизирует систему работы службы судебных приставов, будет ли это сказываться на эффективности их работы.

В рамках нашего исследования был проведен опрос с целью узнать, каково отношение граждан к цифровизации, каковы взгляды на правовое регулирование и развитие данного процесса. В социологическом опросе, с помощью *Google*-формы приняли участие 100 респондентов в возрасте от 18 до 45 лет (рис. 1—5). По их мнению, более значительное влияние цифровизации в экономической сфере (53%). Возможно, это связано с внедрением электромобилей, электронных денежных средств, электронных расчетов и сделок электронного документооборота, интернет-торговли.

На второй вопрос о том, каким образом право должно регулировать процессы цифровизации, большинство опрошенных полагают, что правовые нормы должны регулировать уже сложившиеся общественные отношения. Данное мнение, конечно, противоречит порядку, который сегодня сложился в Российской Федерации, и примеры, приведенные выше, подтверждают это.

Рис. 1. **Данные опроса. Первый вопрос**

Рис. 2. **Данные опроса. Второй вопрос**

Большинство респондентов считают, что цифровизация имеет положительный эффект лишь в некоторых сферах общественной жизни и должно регламентировать уже сложившиеся правоотношения, более того, есть риск злоупотребления цифровыми технологиями (например, при использовании персональных данных).

Рис. 3. **Данные опроса. Третий вопрос**

В рамках третьего вопроса о влиянии цифровизации на государство и общество мнения разделились. 35—36% респондентов считают одновременно цифровизацию и положительным явлением, и отрицательным. Нет единства во мнении, однако стоит отметить, что увеличение ритма жизни, стирание границ между странами, появление новых усовершенствованных автоматизированных систем, электронный документооборот стали созидательными событиями в жизни людей.

Рис. 4. **Данные опроса. Четвертый вопрос**

61% респондентов утверждают, что злоупотребление цифровыми технологиями таит в себе опасность цифровизации. А дальнейшее развитие цифровизации, как показал опрос, зависит от экономической ситуации в стране.

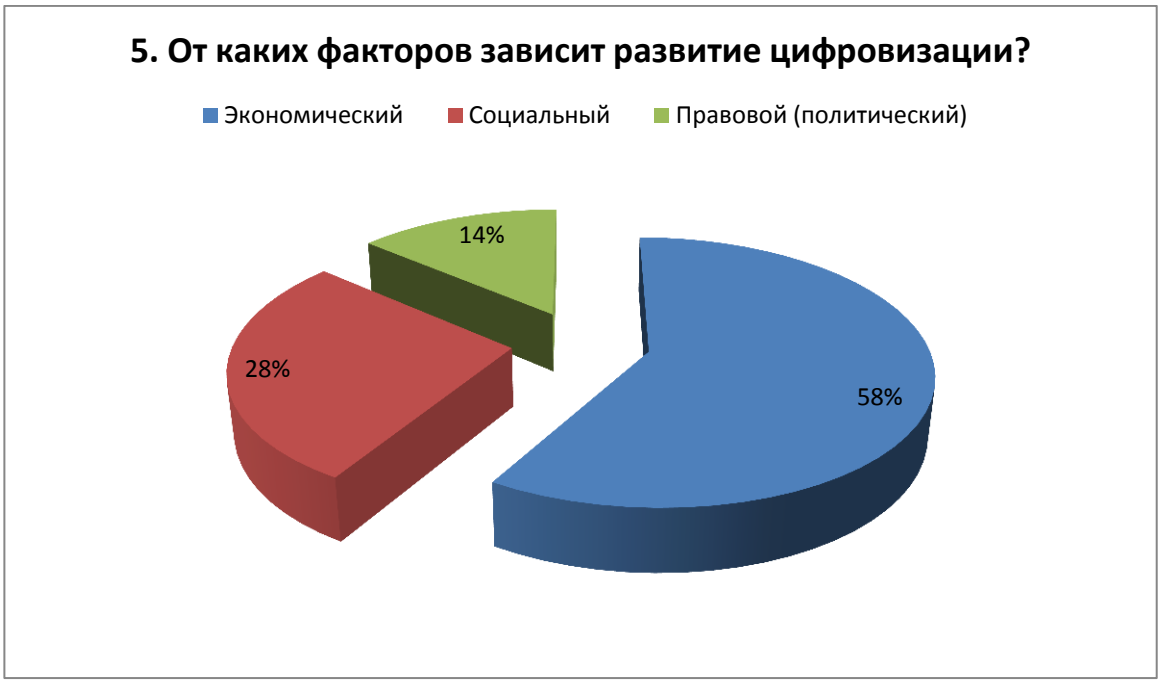


Рис. 5. **Данные опроса. Пятый вопрос**

В результате проведенного опроса можно сделать вывод: цифровизация общественной жизни носить как созидательные, так и отрицательные моменты. Однако хотелось бы, чтобы в ближайшее время появились эффективные механизмы защиты информации, качественные методики распознания правонарушений и преступлений в области информационных технологий, юридические механизмы противодействия нарушениям в области информационных технологий. Не стоит забывать и о законодательстве, о необходимости «наличия в нем специального понятийного аппарата, содержащего технические и технологические термины, хорошее понимание которых требует привлечения специалистов в области информационной технологии» [8].

Таким образом, на законодательном уровне необходимо уделить особое внимание безопасности функционирования искусственного интеллекта, четко обозначить его правовой статус, а также оговорить условия ответственности при причинении им вреда.

Литература

1. Архипов, В. В. О некоторых вопросах теоретических оснований развития законодательства о робототехнике: аспекты воли и правосубъектности / В. В. Архипов, В. Б. Наумов // Закон. — 2017. — № 5. — С. 157—170.

2. Бачило, И. Л. Информационное право — новая отрасль права российской федерации (методология, теория, практика) // Государство и право. — 2008. — № 3. — С. 85—92.

3. Беляев, К. М. Кибернетическая безопасность беспилотного транспорта / К. М. Беляев, А. А. Романов //Технико-технологические проблемы сервиса. — 2018. — № 2 (44). — С. 37—42.

4. Балдина, С. А. Цифровые права как новый объект гражданских прав / С. А. Балдина, О. В. Ефимова // Ученые труды Российской академии адвокатуры и нотариата. — 2019. — № 3 (54). — С. 45—47.

5. Вайпан, В. А. Реализация принципа социальной справедливости в правовом регулировании предпринимательской деятельности : дис. ... док. юрид. наук. — Москва, 2019.

6. Вайпан, В. А. Реализация принципа социальной справедливости в правовом регулировании предпринимательской деятельности. — Москва : Юстицинформ, 2020.

7. Коваленко, К. Е. Особенности правового регулирования трансграничных отношений в сети интернет (электронная торговля и проблемы криптовалюты в международных расчетах) / К. Е. Коваленко, Н. Е. Коваленко // Технологии XXI века в юриспруденции. Материалы Второй международной научно-практической конференции / под редакцией Д. В. Бахтеева. — Москва, 2020.

8. Москалева, О. Опасности, которые таит цифровизация // Жилищное право. — 2017. — № 10. — С. 20—24.

9. Правовое регулирование экономических отношений в современных условиях развития цифровой экономики: монография, коллектив авторов / Московское отделение Ассоциации юристов России, МГУ имени М. В. Ломоносова, Ассоциация Российских дипломатов / ответственные редакторы В. А. Вайпан, М. А. Егорова. — Москва : Юстицинформ, 2019.

10. Савицкая, Н. В. Перспективы развития беспилотного транспорта в России / Н. В. Савицкая, П. П. Камзол, Л. Ф. Казанская // Бюллетень результатов научных исследований. — 2018. — № 2. — С. 18—28.

11. Танимов, О. В. Цифровое право: основные сущностные аспекты / О. В. Танимов, А. Р. Шевченко // Российская юстиция. — 2019. — № 10. — С. 6—9.

12. Хлебников, П. Цифровизация права как следствие цифровизации жизни // Жилищное право. — 2017. — № 9. — С 16—20.

13. Pavan Duggal. Artificial intelligence law. —2017.

14. Samir, Chopra. Laurence White: Artificial Agents — Personhood in Law and Philosophy // URL: https://philpapers.org/rec/CHOAA (дата обращения 01.10.2019).

References

1. Arkhipov, V. V. O nekotorykh voprosakh teoreticheskikh osnovaniy razvitiya zakonodatel'stva o robototekhnike: aspekty voli i pravosub"yektnosti [On some issues of the theoretical foundations of the development of legislation on robotics: aspects of will and legal personality]/ V. V. Arkhipov, V. B. Naumov // Zakon. — 2017. — № 5. — S. 157—170.

2. Bachilo, I. L. Informatsionnoye pravo — novaya otrasl' prava rossiyskoy federatsii (metodologiya, teoriya, praktika) [Information law is a new branch of law in the Russian Federation (methodology, theory, practice)]// Gosudarstvo i pravo. — 2008. — № 3. — S. 85—92.

3. Belyayev, K. M. Kiberneticheskaya bezopasnost' bespilotnogo transporta [Cyber security of unmanned vehicles]/ K. M. Belyayev, A. A. Romanov // Tekhniko-tekhnologicheskiye problemy servisa. — 2018. — № 2 (44). — S. 37—42.

4. Baldina, S. A. Tsifrovyye prava kak novyy ob"yekt grazhdanskikh prav [Digital rights as a new object of civil rights]/ S. A. Baldina, O. V. Yefimova // Uchenyye trudy Rossiyskoy akademii advokatury i notariata. — 2019. — № 3 (54). — S. 45—47.

5. Vaypan, V. A. Realizatsiya printsipa sotsial'noy spravedlivosti v pravovom regulirovanii predprinimatel'skoy deyatel'nosti [Implementation of the principle of social justice in the legal regulation of entrepreneurial activity]: dis. ... dok. yurid. nauk. — Moskva, 2019.

6. Vaypan, V. A. Realizatsiya printsipa sotsial'noy spravedlivosti v pravovom regulirovanii predprinimatel'skoy deyatel'nosti [Implementation of the principle of social justice in the legal regulation of entrepreneurial activity]. — Moskva : Yustitsinform, 2020.

7. Kovalenko, K. Ye. Osobennosti pravovogo regulirovaniya transgranichnykh otnosheniy v seti internet (elektronnaya torgovlya i problemy kriptovalyuty v mezhdunarodnykh raschetakh) [Features of the legal regulation of cross-border relations on the Internet (e-commerce and the problem of cryptocurrency in international settlements)]/ K. Ye. Kovalenko, N. Ye. Kovalenko // Tekhnologii XXI veka v yurisprudentsii. Materialy Vtoroy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / pod redaktsiyey D. V. Bakhteyeva. — Moskva, 2020.

8. Moskaleva, O. Opasnosti, kotoryye tait tsifrovizatsiya [The dangers of digitalization]// Zhilishchnoye pravo. — 2017. — № 10. — S. 20—24.

9. Pravovoye regulirovaniye ekonomicheskikh otnosheniy v sovremennykh usloviyakh razvitiya tsifrovoy ekonomiki [Legal regulation of economic relations in modern conditions of development of the digital economy]: monografiya, kollektiv avtorov / Moskovskoye otdeleniye Assotsiatsii yuristov Rossii, MGU imeni M. V. Lomonosova, Assotsiatsiya Rossiyskikh diplomatov / otvetstvennyye redaktory V. A. Vaypan, M. A. Yegorova. — Moskva : Yustitsinform, 2019.

10. Savitskaya, N. V. Perspektivy razvitiya bespilotnogo transporta v Rossii [Prospects for the development of unmanned vehicles in Russia]/ N. V. Savitskaya, P. P. Kamzol, L. F. Kazanskaya // Byulleten' rezul'tatov nauchnykh issledovaniy. — 2018. — № 2. — S. 18—28.

11. Tanimov, O. V. Tsifrovoye pravo: osnovnyye sushchnostnyye aspekty [Digital law: basic essential aspects]/ O. V. Tanimov, A. R. Shevchenko // Rossiyskaya yustitsiya. — 2019. — № 10. — S. 6—9.

12. Khlebnikov, P. Tsifrovizatsiya prava kak sledstviye tsifrovizatsii zhizni [Digitalization of law as a consequence of digitalization of life]// Zhilishchnoye pravo. — 2017. — № 9. — S 16—20.

13. Pavan Duggal. Artificial intelligence law. —2017.

14. Samir, Chopra. Laurence White: Artificial Agents — Personhood in Law and Philosophy // URL: https://philpapers.org/rec/CHOAA (дата обращения 01.10.2019).

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 681.518.54

© Максимова Татьяна Алексеевна
— аспирант Российского университета транспорта (МИИТ), заведующая отделом судебно-договорной работы Управления правового и кадрового обеспечения Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области
aksi-nika@bk.ru

Навигационно-информационные системы как один из способов контроля за осуществлением пассажирских перевозок

Аннотация. В статье приведена краткая информация о развитии системы навигации, нормативных правовых актах, регулирующих навигационную деятельность. Описана Региональная навигационно-информационная система Московской области, цели создания, задачи, возможности с ее помощью осуществлять контроль за выполнением пассажирских перевозок. Даны предложения по доработке системы и внесению изменений в нормативные акты РФ.

Ключевые слова: навигация; спутник; спутниковая система; мониторинг; пассажирские перевозки; автоматизация; расписание; мониторинговая информация; контроль.

© Tatiyana Al. Maksimova
— post graduate of the Russian University of Transport (MIIT), head of the department of judicial-contractual work of the Legal and Personnel Support Department of the Ministry of Transport and Road Infrastructure of the Moscow Region

Navigation and information systems as one of the ways to control the passenger traffic

Abstract. The current paper has presented a brief information on the development of the navigation system, regulatory legal acts governing navigation activities. There has been described the Regional Navigation and

Information System of the Moscow Region, the purpose of its establishment, tasks, and the ability to use it to control the passenger traffic. There have been given the suggestions for improving the system and making changes to the regulations of the Russian Federation.

Keywords: navigation; satellite; satellite system; monitoring; passenger traffic; automation; timetable; monitoring information; control.

Начальной точкой истории навигации можно считать мореплавание. С древних времен при морских путешествиях и походах мореплаватели использовали не только карты, но и приборы навигации. Древние викинги в X в. использовали прибор «соларстайн» — солнечный камень, который помогал им добраться до места назначения при отсутствии солнца, в пасмурную погоду.

К XI в. в Скандинавии и Азии уже появились первые компасы, получившие распространение в Европе в XII в. Точность данных приборов была далека от совершенства, позволяла использовать их вкупе с картами и на небольшие расстояния.

В России родоначальником истории навигации можно назвать Петра I, который Указом от 14 января 1701 г. повелел создать школу математических и навигацких, т.е. мореходных хитростно наук учению [1, стр. 63]. Большой вклад в историю развития навигационной деятельности внес и М. В. Ломоносов. Им и с его участием были изобретены такие приборы, как «ночезрительная труба» (для использования в темное время суток), подзорная труба, барометр, бинокль и иные.

Написанный М. В. Ломоносовым в 1759 г. труд «Рассуждения о большой точности морского пути» позволил в дальнейшем продолжить развитие навигации в России и по всему миру, были изобретены и усовершенствованы навигационные приборы.

Первый автомобильный навигатор появился в 1920 г., получил название *Plus Fours Routefinder* и выглядел как наручные часы, в которых необходимо было прокручивать карты вручную.

Автоматический прообраз навигатора появился спустя 10 лет, в 1930 г. В отличие от *Plus Fours Routfinder* карты прокручивались автоматически, скорость прокручивания карт зависела от скорости автомобиля, но при повороте водителю необходимо было заложить в устройство новую карту.

Прорывом в развитии спутниковой навигации на современном уровне можно назвать запуск СССР в 1957 г. первого искусственного спутника Земли. Именно слежение за искусственным спутником Земли позволили академику В. А. Котельникову с помощью эффекта Доплера рассчитать параметры искусственного спутника.

В то же время ученые из США наоборот смогли определять координаты станции, исходя из заложенных координат нахождения искусственного

спутника. Данные наработки позволили положить начало развитию радионавигационных систем.

Уже к 1965 г. американцами были запущены четыре низкоорбитальных навигационных спутника системы «Транзит», позволяющие определять положение в пространстве и во времени.

Время холодной войны между двумя мировыми державами лишь стимулировало развитие спутниковой навигации, которая в то время использовалась для оборонных целей (построение траекторий ракет, развитие морской навигации, навигации военных истребителей).

Совершенствование низкоорбитальных спутников позволило точно определять координаты нахождения статичного объекта. При движении объектов появлялась погрешность, которая уже не позволяла однозначно указать их координаты.

К 1970-м гг. возникла необходимость использовать спутники не только для военных целей, но и для целей народного хозяйства, в коммерческой навигации, помощи при крушении самолетов и кораблей. Начался второй этап развития радионавигационной системы.

В 1973 г. в Америке был дан старт разработке системы *Global Positioning System* (*GPS*), а в декабре 1976 г. в СССР было принято постановление ЦК КПСС и Совета Министров СССР «О развертывании Единой космической навигационной системы ГЛОНАСС» (ГЛОбальная Навигационная Спутниковая Система).

24 сентября 1993 г. Минобороны России официально приняло в эксплуатацию систему ГЛОНАСС с 12 спутниками, а уже к 1995 г. в системе ГЛОНАСС на орбиту было выведено 24 спутника.

В настоящее время в основу системы ГЛОНАСС входят 24 спутника (космических аппаратов), расположенные на среднекруговой орбите на высоте чуть больше 19 тыс. км. Спутники расположены в трех плоскостях, по восемь спутников в каждой плоскости, что позволяет с достаточной точностью определять ширину, долготу и время.

Кроме ГЛОНАСС в мире существуют и другие навигационные системы, в США это система *GPS*, в Европе — *Galileo*, и в августе 2020 г. Китай завершил разработку своей навигационной системы — *BeiDou* (*BDS*).

Позиционируется, что создание навигационной системы *BeiDou* (*BDS*) позволит повысить точность определения координат в Азии и Тихоокеанском регионе до 5 м, ведь система оснащена не только 24 спутниками на средней околоземной орбите, но и 3 спутниками на геостационарной орбите и 3 на геосинхронной орбите.

Нормативно распоряжением Президента РФ от 18 февраля 1999 г. № 38-РП система ГЛОНАСС была отнесена к космической технике двойного назначения, применение которой предполагается в научных, социально-экономических целях, а также в целях обороны и безопасности. Распоряжением также было предусмотрено привлечение иностранных

инвестиций для развития системы ГЛОНАСС, Правительству дано поручение по обеспечению сохранения и развития системы.

В обеспечения развития и функционирования ГЛОНАСС в 2001 г. была принята Федеральная целевая программа «Глобальная навигационная система ГЛОНАСС», реализация которой завершена в 2011 г. На смену ей постановлением Правительства РФ от 3 марта 2012 г. № 189 утверждена Федеральная целевая программа «Поддержание, развитие и использование системы ГЛОНАСС на 2012—2020 годы». В настоящее время идет подготовка третьей целевой программы на 2021—2030, в которой будет предусмотрено дальнейшее развитие системы ГЛОНАСС, направленно на повышение точности определения координат и временного пространства.

Говоря о гражданской сфере применения ГЛОНАСС можно выделить такие цели использования, как формирование единого транспортного пространства, повышение уровня безопасности при осуществлении пассажирских перевозок, внедрение и развитие интеллектуальных транспортных систем, борьба с «заторами» и повышение пропускной способности мегаполисов, развитие смешанных, «мультимодальных перевозок». Как правильно отмечают М. А. Бажина и Л. П. Щекочихина, легальное определение «мультимодальных перевозок» в законодательстве РФ сейчас отсутствует [2, стр. 110]. Однако использование систем спутниковой навигации, несомненно, ускорит процесс внедрения «мультимодальных перевозок».

Согласно ст. 4 Федерального закона от 14 февраля 2009 г. № 22-ФЗ «О навигационной деятельности» для обеспечения безопасности пассажирских перевозок, опасных и специальных грузов транспортные средства, перечень которых установлен Правительством РФ, подлежат оснащению средствами навигации, функционирование которых обеспечивается российскими навигационными системами.

Главной целью оснащения пассажирского транспорта системами ГЛОНАСС является повышение безопасности дорожного движения и сокращение смертности при дорожно-транспортных происшествиях, контроль подвижного состава на линии, соответствие расписанию движения [3, стр. 285].

Постановлением Правительства РФ от 25 августа 2008 г. № 641 «Об оснащении транспортных, технических средств и систем аппаратурой спутниковой навигации ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS» в указанный выше перечень включены космические средства, воздушные суда государственной, гражданской и экспериментальной авиации, морские суда и суда внутреннего речного и смешанного плавания, автомобильные и железнодорожные транспортные средства, осуществляющие перевозки пассажиров.

Таким обзором, законодательство РФ предусматривает, что оснащению системами спутниковой навигации подлежит весь общественный

транспорт, включая морские, речные, железнодорожные, воздушные перевозки и перевозки автомобильным транспортом.

П. Ю. Бугаков и Е. А. Долгочуб обращают внимание, что деятельность по перевозке пассажиров и багажа находится под слабым контролем, что негативно сказывается на обеспечении комфорта и безопасности пассажиров [4, стр. 57].

Рассмотрим подробнее вопросы контроля за осуществлением пассажирских перевозок автомобильным транспортом на территории Московской области с использованием Региональной информационно-навигационной системы Московской области (далее — РНИС МО).

Отношения по организации пассажирских перевозок, а также организация контроля за осуществлением пассажирских перевозок регулируются Федеральным законом от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ «Об организации регулярных перевозок пассажиров и багажа автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». Положениями данного Закона предусмотрено полномочие органов исполнительной власти субъекта РФ по установлению требований к юридическим лицам и индивидуальным предпринимателям при осуществлении ими регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам, в том числе требований по передаче информации в региональную систему навигации информации о местоположении транспортных средств, осуществляющих пассажирские перевозки.

Постановлением Правительства Московской области от 16 апреля 2018 г. № 231/9 установлены следующие требования:

— перевозчики не должны превышать количество и класс транспортных средств, которые он может использовать на данном маршруте в соответствии с установленным расписанием;

— процент невыполнения рейсов, предусмотренных расписанием в одном квартале, не должен превышать 3% от числа рейсов, установленных расписанием в этом квартале;

— перевозчики должны обеспечить передачу мониторинговой информации о месте нахождения транспортных средств, осуществляющих перевозку пассажиров в РНИС МО и иные.

Начало создания системы РНИС МО было положено еще постановлением Правительства Московской области от 26 ноября 2013 г. № 979/52 «О создании государственной информационной системы Московской области “Региональная навигационно-информационная система Московской области”».

Целями создания РНИС МО определены повышение безопасности пассажирских перевозок, осуществление контрольно-надзорной деятельности за перевозчиками, создание эффективного управления

движением транспортных средств в Московской области, а также создание информационно-навигационного пространства.

Однако создание РНИС МО не было быстрым, в 2016 г. был объявлен конкурс на заключение инвестиционного контракта на модернизированные и обеспечения функционирования РНИС МО. По результатам конкурса АО «Группа Телематика-1» была выбрана инвестором, между Правительством Московской области, ГУП МО «Мострансавто» и ГБУ МО «Мосавтодор» заключен контракт. На протяжении почти двух лет шла модернизация РНИС, систему запустили в промышленную эксплуатацию 18 июля 2018 г.

В настоящее время РНИС МО не имеет мировых аналогов, это единственная система, которая позволяет контролировать движение всего общественного транспорта (автобусные, троллейбусные, трамвайные и речные (паромные) перевозки) в регионе.

В модульную систему РНИС МО включены следующие элементы: региональный навигационный центр, мониторинг состояния транспортного комплекса, включая управление пассажирскими перевозками; мониторинг и система управления школьными автобусами, навигационно-информационная автоматизированная система обмена информацией, обработки вызовов и управления с использованием систем ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS транспортными средствами скорой и неотложной помощи; мониторинг перевозки специальных, опасных, тяжеловесных и крупногабаритных грузов; мониторинг транспортных средств жилищно-коммунального хозяйства, в том числе мусоровозов; мониторинг транспортных средств дорожного хозяйства и иные.

В области перевозок пассажиров и багажа РНИС МО позволяет контролировать не только в целом пассажирские перевозки в регионе, но и дает информацию в разрезе транспортных организаций, отдельных маршрутов или даже конкретных водителей.

Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области в рамках своих полномочий было принято распоряжение от 16 февраля 2018 г. № 38-Р об утверждении порядка информационного взаимодействия пользователями РНИС МО.

В число участников информационного взаимодействия в области перевозок пассажиров и багажа включаются Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области, юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществлявшие перевозки пассажиров и багажа и оператор РНИС МО — ГКУ МО «ЦБДД МО».

Информационное взаимодействие осуществляется посредством обмена данными между участниками, установлены требования к передаваемым данным и интервалы их передачи.

Для участия в таком информационном взаимодействии транспортные компании заключают с оператором системы РНИС МО соглашения, в которых указаны транспортные средства, используемые на маршрутах

регулярных перевозок, данные об установленных на них абонентских телематических терминалах (АТТ).

В системе РНИС содержится база данных о всех перевозчиках Московской области, реестры маршрутов, остановок, расписание движения, параметры перевозок и плановые показатели.

Данные системы РНИС МО являются эталонными данными и используются в автоматизированных системах контроля перевозок, а также в автоматизированных системах информирования пассажиров о работе транспортных средств на маршруте в сети «Интернет», на мобильных устройствах и на остановочных пунктах.

При осуществлении пассажирских перевозок юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку пассажиров, передают в РНИС мониторинговую информацию о транспортном средстве, географической широте и долготе, скорости движения, путевом угле, времени и дате фиксации транспортного средства на маршруте, а также данные о нажатии тревожной кнопки. Интервал передачи мониторинговой информации установлен не реже чем один раз в минуту. На практике использования РНИС в процессе осуществления контроля осуществления регулярных перевозок мониторинговая информация передается в среднем каждые 2—5 секунд.

Мониторинговая информация передается с АТТ, установленного на транспортном средстве, с использованием системы ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS, непосредственно оператору — ГКУ МО «ЦБДД МО».

Нарушение требований о передаче мониторинговой информации о параметрах движения и месте положения транспортных средств влечет за собой наложение административного штрафа в размере от 70 тыс. до 100 тыс. руб. (ст. 8.7 Кодекса Московской области об административных правонарушениях).

Субъектом правонарушения являются юридические лица и индивидуальные предприниматели, осуществляющие перевозку пассажиров, по маршруту регулярных перевозок.

Объектом правонарушения являются охраняемые законом отношения в области перевозки пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок.

Объективную сторону правонарушения составляют действия (бездействие), в результате которых нарушаются требования, установленные нормативными правовыми актами Московской области, о передаче мониторинговой информации о параметрах движения и местоположении транспортных средств, используемые для перевозки пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом по маршрутам регулярных перевозок, в РНИС МО.

Субъективную сторону административного правонарушения составляют виновные действия (бездействие) перевозчика по нарушению передачи мониторинговой информации о местоположении транспортного средства.

Согласно Положению о Министерстве транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области последнее наделено полномочием по осуществлению контроля за выполнением условий государственного контракта на выполнение работ по осуществлению пассажирских перевозок и/или свидетельства об осуществлении пассажирских перевозок.

Сотрудники Управления регионального административно-транспортного контроля Министерства на основании плановых рейдовых заданий осуществляют мониторинг движения транспортных средств на остановочных пунктах, в актах проводимого мониторинга выявляют транспортные средства, фиксируют их время прохождения остановочного пункта, после чего направляется запрос оператору ГКУ МО «ЦБДД МО» о передаче в указанную дату и время транспортным средством, зафиксированным на маршруте, мониторинговой информации о его месте положении.

В случае наличия мониторинговой информации о транспортном средстве оператор формирует отчет за указанную дату и направляет его в Министерство. Из представленного отчета видны координаты перемещения и время движения транспортного средства, расстояние, а также скорость движения. Пример отчета приведен в рис. 1—3.

01.10.2020 09:40

Отчет об истории перемещения транспортных средств с 29.09.2020 по 29.09.2020

Организация: ООО "КОМПАНИЯ "ЛЮБЕРЕЦКОЕ ТРАНСПОРТНОЕ АГЕНТСТВО"
Гос.номер ТС: о662вх790

№	Дата/время	Широта	Долгота	Местоположение	Пробег	Скорость	Тип события	Событие
1	29.09.2020 00:04:25	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
2	29.09.2020 00:04:25	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
3	29.09.2020 00:09:15	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
4	29.09.2020 00:09:15	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
5	29.09.2020 00:14:06	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		
6	29.09.2020 00:14:06	55.601776646357	37.98200163012		5046553	0		

Рис. 1. **Отчет об истории перемещения конкретного транспортного средства**

1120	29.09.2020 07:30:20	55.675178313552	37.858063331306	5056435	16		
1121	29.09.2020 07:30:53	55.672219983691	37.864588307651	5056563	63	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1122	29.09.2020 07:30:53	55.672219983691	37.864588307651	5056563	63	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1123	29.09.2020 07:31:19	55.66932833187	37.870849966507	5056691	86	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1124	29.09.2020 07:31:19	55.66932833187	37.870849966507	5056691	86	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1125	29.09.2020 07:31:39	55.666388316468	37.877156636183	5056819	87	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1126	29.09.2020 07:31:39	55.666388316468	37.877156636183	5056819	87	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1127	29.09.2020 07:32:00	55.663558313545	37.883294997244	5056947	88	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1128	29.09.2020 07:32:00	55.663558313545	37.883294997244	5056947	88	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима
1129	29.09.2020 07:32:25	55.660556649245	37.889708326638	5057075	70	Предупреждающие событие	Превышение скоростного режима

Рис. 2. **Система РНИС МО показывает нарушение скоростного режима**

1183	29.09.2020 07:44:47	55.613294994834	37.971914973569	5058995	46
1184	29.09.2020 07:44:47	55.613294994834	37.971914973569	5058995	46
1185	29.09.2020 07:45:11	55.611346663351	37.975291665172	5059072	18
1186	29.09.2020 07:45:11	55.611346663351	37.975291665172	5059072	18
1187	29.09.2020 07:45:44	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0
1188	29.09.2020 07:45:44	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0
1189	29.09.2020 07:45:45	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0
1190	29.09.2020 07:45:45	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0
1191	29.09.2020 07:46:15	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0
1192	29.09.2020 07:46:15	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0
1193	29.09.2020 07:46:16	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0
1194	29.09.2020 07:46:16	55.611356658771	37.975269997952	5059072	5
1195	29.09.2020 07:46:16	55.611356658771	37.975269997952	5059072	0
1196	29.09.2020 07:46:16	55.611356658771	37.975269997952	5059072	5
1197	29.09.2020 07:46:21	55.61113164658	37.975473301014	5059072	34
1198	29.09.2020 07:46:21	55.61113164658	37.975473301014	5059072	34

Рис. 3. **Иллюстрация снижения скорости движения до полной остановки (скорость 0 км/ч и постоянные координаты в период времени с 07.45 до 07.46) на остановочном пункте**

В случае отсутствия мониторинговой информации оператор присылает письмо с указанием, что в запрошенный день передача мониторинговой информации не осуществлялась, а также письмо от АО «Группа Телематика -1» о работоспособности системы в указанный день.

При выявлении фактов административного правонарушения сотрудники Управления регионального административно-транспортного контроля Министерства составляют протокол об административном

правонарушении и выносят постановление по делу об административном правонарушении.

За год работы системы РНИС МО с августа 2018 по июль 2019 г. Министерством вынесено 174 постановления о привлечении перевозчиков к административной ответственности. За истекший период 2020 г. за нарушение порядка представления мониторинговой информации в отношении перевозчиков было вынесено 200 постановлений о привлечении их к административной ответственности.

Однако в борьбе с нарушителя по передаче мониторинговой информации дело не ограничивается только привлечением к административной ответственности, неоднократное привлечение перевозчика по ст. 8.7 Кодекса Московской области об административных правонарушениях является основанием для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства на осуществление пассажирских перевозок.

Такое полномочие предусмотрено совокупностью норм федерального и регионального законодательства. Так, ст. 29 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ установлено, что уполномоченный орган обращается в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства на осуществление пассажирских перевозок при наступлении хотя бы одного из обстоятельств (относительно перевозок в субъекте):

— непредставление в установленные сроки ежеквартальных отчетов;

— привлечение перевозчика к административной ответственности по ч. 4, 5 ст. 11.33 КоАП РФ неоднократно в течение года;

— при наступлении обстоятельств, предусмотренных законом субъекта РФ.

Законом Московской области от 27 декабря 2005 г. № 268/2005-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области» предусмотрены иные обстоятельства, в числе которых нарушение перевозчиками требований, установленных п. 4 ст. 17 Федерального закона от 13 июля 2015 г. № 220-ФЗ. В числе указанных требований как раз и содержится обязанность перевозчиков осуществлять передачу мониторинговой информации в РНИС МО (постановление Правительства Московской области от 25 марта 2016 г. № 231/9).

Таким образом, непередача мониторинговой информации или нарушение порядка ее представления может повлечь за собой прекращение действия свидетельства на осуществление пассажирских перевозок в судебном порядке.

В настоящее время, в том числе по данному основанию, в Арбитражном суде Московской области приняты решения о прекращении действия свидетельств у двух перевозчиков, еще два дела находятся на рассмотрении.

Так же, как было сказано выше, система РНИС позволяет отслеживать регулярность рейсов. В случае, если количество невыполненных рейсов

превышает 3% от числа рейсов, предусмотренных расписанием, уполномоченный орган также имеет право обратиться в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства. По данному основанию также принято два решения Арбитражным судом Московской области о прекращении действия свидетельств.

Функционал РНИС МО помогает отслеживать соблюдение перевозчиками расписания. Данная функция позволяет контролировать регулярные перевозки по регулируемым тарифам, осуществляемым по государственным контрактам. Положениями контрактов предусмотрена гражданско-правовая ответственность подрядчиков (перевозчиков) на несоблюдение расписания и невыполнение рейсов, предусмотренных расписанием в виде штрафов. Размер штрафа зависит от цены контракта, но, как правило, составляет 100 тыс. руб.

При всех положительных сторонах использования системы РНИС МО имеется и недостаток. В настоящее время осуществление контроля перевозчиков и отслеживание нарушений правил перевозок происходит в «ручном режиме», что приводит к невозможности отследить и выявить все допущенные перевозчиками нарушения, требует временных затрат, а также необходимость участия в процессе выявления нарушения около пяти человек.

Дальнейшее развитие и функционирование системы РНИС МО позволит повысить безопасность пассажирских перевозок, а также качество работы перевозчиков по маршруту, снизить количество невыполненных рейсов и нарушений расписания перевозчиками. В свою очередь система РНИС МО позволит руководителям транспортных организаций осуществлять контроль за движением транспортных средств, их пробегом, расходованием горюче-смазочных материалов, соблюдением водителями правил дорожного движения.

При усовершенствовании системы РНИС МО и возможности автоматизации выявления правонарушений видится необходимость внесения изменений в КоАП РФ, предусматривающих возможность вынесения постановлений о привлечении к административной ответственности с фиксацией правонарушения в системе РНИС МО без участия лица, в отношении которого выносится постановление, по аналогии с ч. 3 ст. 28.6 КоАП РФ.

Литература

1. Духно, Н. А. Цифровые технологии и воспитание транспортников // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2(26) — С. 62—78.

2. Бажина, М. А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок в Российской Федерации / М. А. Бажина, Е. П. Щекочихина // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 3(35).

3. Попова, И. М. Навигационные системы как средство повышения безопасности перевозок на пассажирских автопредприятиях / И. М. Попова, Е. А.

Попова // Вестник Харьковского национального автомобильно-дорожного университета. — 2013. — Вып. 61—62 — С. 284—288.

4. Бугаков, П. Ю. Информационная система контроля качества пассажирских перевозок / П. Ю. Бугаков, Е. А. Долгочуб // Интерэкспо Гео-Сибирь. — 2019. — Т. 7.

References

1. Dukhno, N. A. Tsifrovyye tekhnologii i vospitaniye transportnikov [Digital technologies and education of transport workers]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 2(26) — S. 62—78.

2. Bazhina, M. A. Pravovoye regulirovaniye pryamykh smeshannykh perevozok v Rossiyskoy Federatsii [Legal regulation of direct mixed transportations in the Russian Federation]/ M. A. Bazhina, Ye. P. Shchekochikhina // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 3(35).

3. Popova, I. M. Navigatsionnyye sistemy kak sredstvo povysheniya bezopasnosti perevozok na passazhirskikh avtopredpriyatiyakh [Navigation systems as a means of increasing the safety of transportation at passenger auto enterprises]/ I. M. Popova, Ye. A. Popova // Vestnik Khar'kovskogo natsional'nogo avtomobil'no-dorozhnogo universiteta. — 2013. — Vyp. 61—62 — S. 284—288.

4. Bugakov, P. YU. Informatsionnaya sistema kontrolya kachestva passazhirskikh perevozok [Information system for quality control of passenger traffic]/ P. YU. Bugakov, Ye. A. Dolgochub // Interekspo Geo-Sibir'. — 2019. — T. 7.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463:637.032

© Максина Марина Сергеевна
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Правовые аспекты информационно-психологической безопасности личности на транспорте в условиях пандемии

Аннотация. Статья посвящена проблемам информационно-психологической защиты личности в условиях предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте. В статье проводится анализ современных подходов к изучению правовых аспектов информационно-психологической безопасности личности на транспорте. Подчеркнуто, что значительное воздействие на сознание людей и их психику оказывают современные информационные технологии. Внедрение цифровых, имунных, так называемых дигитальных паспортов на транспорте рассматривается в качестве новых вызовов и угроз в условиях пандемии, что обусловливает актуальность поиска новых способов противодействия информационно-психологическому, деструктивному воздействию на личность. Таким образом, в процессе широкого внедрения цифровых технологий на транспорте должен учитываться фактор информационно-психологической защиты личности в качестве одного из приоритетных. Решение организационно-правовых проблем предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте должно сопровождаться созданием эффективного механизма обеспечения безопасности пассажиров и работников транспортного комплекса, в том числе и информационной, в условиях сложной эпидемиологической обстановки. Внедрение на различных видах транспорта паспортов здоровья, иммунных, дигитальных паспортов, биометрической системы распознавания лиц, применение технологий, обеспечивающих соблюдение режима карантина инфицированными коронавирусом гражданами (контроля геолокации мобильных устройств, отслеживание перемещений граждан при помощи камер видеонаблюдения на объектах транспортной инфраструктуры и прочее), предопределяют еще большую

актуальность вопросов правового обеспечения информационно-психологической безопасности личности.

Ключевые слова: информационно-психологическая безопасность личности; негативные информационно-психологические воздействия, обеспечение информационной безопасности; транспортная безопасность; пандемия; COVID-19; имунный паспорт; дигитальный паспорт.

© Marina S. Maksina
— post graduate of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Legal aspects of information security and psychological safety of an individual on transport in a pandemic

Abstract. The current paper has considered the problems of information-psychological protection of the individual in the conditions of preventing a spread of mass infectious diseases on transport. The paper has analyzed present approaches to the study of legal aspects of information security and psychological safety of an individual on transport. There has been emphasized that the current information technologies have a significant effect on the consciousness of people and their psyche. The introduction of immune, so-called 'digital' passports on transport has been considered as new challenges and threats in the context of a pandemic, which made the search for new ways to counteract information-psychological, destructive effects on an individual extremely relevant. Thus, in the process of widespread introduction of digital technologies on transport, the factor of information and psychological protection of an individual should be taken into account as one of the priorities. The solution of the organizational and legal problems to prevent a spread of mass infectious diseases on transport should be accompanied by establishing an effective mechanism in a difficult epidemiological situation to ensure safety of passengers and workers of the transport complex, including enforcement of information security. The introduction of health passports, immune passports, digital passports, a biometric face recognition system on various modes of transport, the use of technologies that help to observe the quarantine regime by citizens infected with coronavirus (e.g. geolocation control of mobile devices, tracking the movements of citizens using video cameras at transport infrastructure facilities, etc.) have predetermined even greater relevance of issues of legal support of information security and psychological safety of an individual.

Keywords: informational security and psychological safety of an individual; negative information and psychological effects; enforcement of information

security; transport safety/security; pandemic; COVID-19; immune passport; digital passport.

Сегодня сложно представить человека, который способен полностью обходиться без транспорта, который сегодня переживает, как и другие наиболее чувствительные сферы жизни общества, глобальный вызов современности. Поэтому безопасности личности на транспорте следует уделять особое внимание, поскольку правовые аспекты обеспечения безопасности пассажиров и работников транспортного комплекса в условиях сложной эпидемиологической обстановки включают и психологическую составляющую. Само понятие информационно-психологической безопасности подразумевает состояние защищенности отдельных лиц, групп лиц от негативных информационно-психологических воздействий и связанных с этим иных жизненно важных интересов личности, общества и государства в информационной сфере. Внедряемая система предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте, объединяющая постоянный мониторинг состояния здоровья пассажиров, в том числе за счет биометрической идентификации, внедрение цифровых документов, озвучивание в общественном транспорте статистики по заболевшим и умершим, введение ограничений в виде обязательного ношения масок и перчаток и не только, безусловно, в комплексе обусловливают проявление негативных информационно-психологических воздействий на пассажиров, выход из «зоны комфорта» для них.

На сегодняшний день вопросы обеспечения безопасности на транспорте регулируются целым рядом различных нормативных правовых актов, как общих, так и принятых по различным видам транспорта, и, прежде всего, Федеральным законом от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Федеральный закон «О транспортной безопасности», определяющий, собственно, понятие транспортной безопасности; процесс обеспечения транспортной безопасности как реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса; соблюдение транспортной безопасности как выполнение физическими лицами, следующими либо находящимися на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, требований, установленных Правительством РФ, и др., закрепляет в качестве целей обеспечения транспортной безопасности устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса, защиту интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса от актов незаконного вмешательства [2, стр. 70].

Однако новые угрозы, с которыми столкнулся транспортный комплекс в условиях пандемии, требуют серьезной адаптации к новым условиям

работы и обеспечения безопасности пассажиров и сотрудников. Так, объекты транспортной инфраструктуры сегодня постоянно пополняются разработками, помогающими выявлять и предотвращать распространение коронавирусной инфекции на объектах транспортной инфраструктуры. При этом такая «перестройка» транспортного комплекса может, наряду с решением генеральной задачи обеспечения безопасности пассажиров и сотрудников, сопровождаться элементами информационно-психологического воздействия на пассажиров. Проект вносимого в далеком 1999 г. в Государственную Думу федерального закона № 99114515-2 «Об информационно-психологической безопасности» отсылал к возможности наступления негативных последствий для субъектов, подвергающихся информационно-психологическому воздействию, которые могут выражаться в таких формах, как: причинение вреда здоровью человека; блокирование на неосознаваемом уровне свободы волеизъявления человека, искусственное привитие ему синдрома зависимости; утрата способности к политической, культурной, нравственной самоидентификации человека; манипуляция общественным сознанием; разрушение единого информационного и духовного пространства Российской Федерации, традиционных устоев общества и общественной нравственности, а также нарушение иных жизненно важных интересов личности, общества и государства.

При этом применительно к транспортному комплексу информационно-психологическое воздействие на личность рассматривается нами не столько как процесс целенаправленного производства и распространения информации, оказывающей влияние на психику личности, сколько как воздействие окружающей каждого пассажира системы обеспечения транспортной безопасности, включающей внедрение на различных видах транспорта паспортов здоровья, иммунных, дигитальных паспортов, биометрической системы распознавания лиц, отслеживание перемещений граждан при помощи камер видеонаблюдения на объектах транспортной инфраструктуры.

Отсюда одним из приоритетных направлений реализации государственной политики по обеспечению информационной безопасности личности должно стать противодействие подобному информационно-психологическому воздействию.

А. А. Чеботарева справедливо отмечает, что «в условиях новых вызовов и угроз информационной безопасности, связанных с трансграничным оборотом информации для достижения геополитических, террористических, экстремистских и иных противоправных целей, оказанием информационно-психологического воздействия, а также в связи с несовершенством информационно-телекоммуникационных технологий личность является одним из наиболее уязвимых субъектов информационных правоотношений. На современном этапе при реализации всех потребностей в условиях глобального информационного

общества наиболее проявляется социальная составляющая личности, которая в условиях новых вызовов и угроз безопасности вынуждена вырабатывать меры противостояния им на основе формирования культуры информационной безопасности» [3, стр. 364].

Пандемия COVID-19, внеся изменения во все сферы жизни — от политики и экономики до культуры и социальной защиты, требует необходимой адаптации и от транспортной сферы. В числе негативных последствий системы борьбы с распространением COVID-19 лежат различные факторы: закрытие государственных границ, введение ограничений на передвижение людей, введение масочного режима и т.д.

Транспортное законодательство четко регулирует перевозки пассажиров различными видами транспорта, это регламентировано нормами Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ, Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации от 30 апреля 1999 г. № 81-ФЗ, Воздушного кодекса Российской Федерации от 19 марта 1997 г. № 60-ФЗ, Кодека внутреннего водного транспорта от 7 марта 2001 г. № 24-ФЗ, Устава автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта от 8 ноября 2007 г. № 259-ФЗ. Правовые аспекты регулирования общественных отношений по перевозке пассажиров на различных видах транспорта легли в основу правил перевозки пассажиров и багажа, функционирующих на всех видах транспорта. В представленных правилах более четко координируются отношения транспортной организации с пассажирами. Но в случае несоответствия норм вышеназванных правовых актов с нормами ГК РФ, а они имеют явное преимущество, что прямо предусмотрено в п. 2 ст. 3 ГК РФ, поскольку стороной данного договора выступает гражданин-потребитель (пассажир), на этот вид перевозок распространяются положения Закона РФ «О защите прав потребителей» и другие правовые акты [дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 20.6.1. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Воронежский областной суд // Архив решений арбитражных судов и судов общей юрисдикции // http://sudrf.kodeks.ru/rospravo (дата обращения: 30 ноября 2020 г.)].

В новых эпидемиологических условиях актуализируется и вопрос совершенствования правоохранительной деятельности на транспорте. Большое скопление пассажиров на территориях вокзалов, станций, аэропортов осложняет эпидемиологическую обстановку, создает угрозу не только здоровью человека, но и безопасности личности.

В свою очередь, внедрение в российском транспорте биометрической системы распознания лиц и введение иммунных паспортов, с одной стороны, способствует обеспечению транспортной безопасности, с другой — усиливает проблематику правового обеспечения информационно-психологической безопасности. Для разрешения свободных передвижений по миру, вероятно, потребуются единые стандарты иммунных паспортов.

Это может заменить существующее «поголовное» тестирование в аэропортах и не только. Исследователи упоминают об идее, высказанной Бернардом Чаном на страницах *South China Morning Post*, о создании четко выстроенной системы международного цифрового паспорта здоровья, о так называемой единой цифровой «декларации здоровья» в целях упрощения проверки пассажиров в аэропортах и на пунктах пограничного контроля, чтобы путешественникам не приходилось приносить пачки документов на стойку регистрации аэропорта, а персонал авиакомпаний не тратил время на их проверку [4, стр. 470].

Иммунный паспорт — это сертификат, предназначенный для подтверждения наличия антител к коронавирусу у человека. Наличие антител к вирусу COVID-19 подтверждает тот факт, что человек уже переболел этим заболеванием и более не представляет опасности для окружающих.

В числе последних инициатив — внедрение с целью отмены обязательного карантина для их владельцев в странах прибытия, а также для сведéния к минимуму передачи документов, бумаг между путешественниками и таможенниками, или сотрудниками аэропортов так называемых дигитальных паспортов на транспорте. Ассоциация авиакомпаний *IATA* планирует ввести такой цифровой паспорт для пассажиров, чтобы увеличить объем воздушного движения, после того как в результате ограничительных мер по борьбе с пандемией поток путешественников резко сократился. Наряду с личными данными пассажира такой цифровой паспорт будет сохранять сертификат проверки тестирования на коронавирус или справку о прошедшей вакцинации, и в таком виде предоставлен в аэропорту [https://www.mknews.de/social/2020/12/21/aviakompanii-vpishut-v-digitalnyy-pasport-passazhira-informaciyu-o-sdelannoy-privivke.html (дата обращения: 30 ноября 2020 г.)]. Ассоциацией авиакомпаний *IATA* в настоящее время разработано специальное приложение, которое в случае успешных итогов тестирования с *British Airways* может применяться всеми авиакомпаниями мира.

Анализируя проблематику правового обеспечения информационно-психологической безопасности личности на транспорте в условиях пандемии, затронем также вопрос административной ответственности за невыполнение правил поведения при введении режима повышенной готовности в зоне чрезвычайной ситуации или на территории, где существует опасность ее возникновения — соответствующая новая ст. 20.6 «Невыполнение правил по ведения при чрезвычайной ситуации или угрозе ее возникновения» КоАП РФ внесена в гл. 20 Кодекса в апреле 2020 г.

Анализ судебной практики демонстрирует неоднозначность вопроса квалификации по данной статье, применения федерального или регионального законодательства об ответственности, поскольку согласно

ст. 1.3.1 КоАП РФ субъекты РФ могут устанавливать собственные нормы об административной ответственности, только если она не предусмотрена общим Кодексом. Кроме того, ст. 6 Федерального закона «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения» устанавливает полномочия субъектов РФ на введение и отмену на территории субъекта РФ ограничительных мероприятий (карантина) на основании предложений, предписаний главных государственных санитарных врачей и их заместителей. Таким образом, субъекты РФ вправе самостоятельно, в пределах собственных нормативных актов, устанавливать административную ответственность за невыполнение правил поведения при введении режима повышенной готовности в зоне чрезвычайной ситуации или на территории, где существует опасность ее возникновения.

Свое право на введение такого вида административной ответственности уже реализовали, к примеру, Москва и Санкт-Петербург. Закон г. Москвы от 1 апреля 2020 г. № 6 «О внесении изменений в статьи 2 и 8 Закона города Москвы от 10 декабря 2003 года № 77 “Об общественных пунктах охраны порядка в городе Москве” и Закон города Москвы от 21 ноября 2007 года № 45 “Кодекс города Москвы об административных правонарушениях”» дополнил КоАП г. Москвы ст. 3.18.1 «Нарушение требований нормативных правовых актов города Москвы, направленных на введение и обеспечение режима повышенной готовности на территории города Москвы». Согласно сформулированному правилу поведения «невыполнение гражданами требований нормативных правовых актов города Москвы, направленных на введение и обеспечение режима повышенной готовности на территории города Москвы, в том числе необеспечение режима самоизоляции, если эти действия (бездействие) не содержат уголовно наказуемого деяния или не влекут административной ответственности в соответствии с КоАП РФ, — влечет наложение административного штрафа на граждан в размере 4000 руб.

При это КоАП г. Москвы конкретизирует методику фиксации таких административных правонарушений посредством технологий электронного мониторинга местоположения гражданина в определенной геолокации с использованием системы городского видеонаблюдения, технических устройств и программного обеспечения, что вполне выполнимо с учетом современной оснащенности объектов транспортной инфраструктуры г. Москвы.

А в целях пресечения административного правонарушения, предусмотренного ч. 4 ст. 3.18.1 КоАП г. Москвы, совершенного с использованием транспортного средства, применяется задержание этого транспортного средства в порядке, установленном ч. 4—8, 10—12 ст. 27.13 КоАП РФ. В этом случае решение о задержании транспортного средства, прекращении указанного задержания или возврате транспортного средства принимается должностными лицами, уполномоченными составлять протоколы об административных правонарушениях,

указанных в ч. 1 ст. 27.13 КоАП РФ. Уполномоченный орган исполнительной власти г. Москвы в области транспорта, его учреждение, орган исполнительной власти г. Москвы, осуществляющий привлечение лиц, совершивших административные правонарушения на транспорте, в области дорожного движения, к административной ответственности, направляют указанным должностным лицам информацию, необходимую для принятия решения о задержании транспортного средства.

Что касается федерально введенной ст. 20.6 КоАП РФ, осенью и зимой 2020 г. по применению данной нормы динамично развивалась судебная практика, характер которой еще предстоит планомерно оценить в дальнейшем. Анализ некоторых примеров свидетельствует об актуальности проблематики информационно-психологической безопасности личности на транспорте в условиях пандемии.

Так, 15 сентября 2020 г. судья Воронежского областного суда Н. В. Андреева в открытом судебном заседании, рассмотрев дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 20.6.1 КоАП РФ, в отношении П., установил: постановлением судьи Рамонского районного суда Воронежской области от 13 июля 2020 г. П. по ч. 1 ст. 20.6.1 КоАП РФ подвергнут административному наказанию в виде предупреждения за то, что 29 июня 2020 г., в 09 часов 45 минут, находился на первом этаже зала ожидания аэропорта г. Воронежа без средств индивидуальной защиты органов дыхания (маски). В жалобе П. просит отменить постановление судьи, ссылаясь на незаконность введения масочного режима, отсутствие доказательств полезности медицинских масок и нарушение его прав, предусмотренных Конституцией РФ. П. в судебное заседание не явился. О слушании дела извещен надлежаще, что позволяет рассмотреть дело в его отсутствие. Выводы суда первой инстанции о виновности указанного лица в совершении правонарушения, предусмотренного ч. 1 ст. 20.6.1 КоАП РФ, основаны на доказательствах, которые всесторонне и полно исследованы и оценены судьей в соответствии с требованиями ст. 26.11 КоАП РФ, установлены все юридически значимые обстоятельства совершения административного правонарушения. Административное наказание П. назначено с учетом общих правил назначения наказания, конкретных обстоятельств дела, его вид определен в соответствии с законом. Нарушений порядка привлечения лица к административной ответственности не допущено. На основании изложенного, руководствуясь ст. 30.6, 30.7, 30.9 КоАП РФ, судья областного суда решил: постановление судьи Рамонского районного суда Воронежской области от 13 июля 2020 г. оставить без изменения, а жалобу П. — без удовлетворения [дело об административном правонарушении, предусмотренном ч. 1 ст. 20.6.1. Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях: Воронежский областной суд // Архив решений арбитражных судов и судов общей юрисдикции // http://sudrf.kodeks.ru/rospravo (дата обращения: 30 ноября 2020 г.)].

С каждым днем количество таких дел, находящихся на рассмотрении в судах, растет. Правоприменительная практика обнаруживает пробелы и противоречия в нормативном правовом обеспечении, в том числе и в вопросах применения судами предупреждения или штрафа в виде административного наказания, федеральных или региональных норм об административной ответственности, когда ввиду отсутствия четкого разграничения суды апеллируют либо к ст. 20.6.1 КоАП РФ, либо к соответствующим региональным актам и т.д. В целом ситуация весны—осени 2020 г. наглядно продемонстрировала, что правовое регулирование субъектов РФ с неизбежностью порождает конкуренцию, коллизию и несогласованность региональных и федеральных норм в системе законодательства об административных правонарушениях. Все это только подтверждает актуальность рассматриваемой проблемы и свидетельствует о необходимости вновь вернуться к ее рассмотрению в ближайшей перспективе.

В заключение можно сказать, что состояние транспортной безопасности в целом затрагивает фундаментальные интересы личности, особенно в условиях пандемии. В ходе проведенного анализа определены некоторые противоречия, пробелы законодательства и правоприменительной практики, имеющие существенное теоретическое и практическое значение для обеспечения законности на транспорте в условиях угрозы распространения коронавирусной инфекции.

Литература

1. Ирошников, Д. В. Безопасность личности на транспорте: теоретико-правовой аспект // Вестник Прикамского социального института. — 2019. — № 1 (82). — С. 22—29.

2. Организационно-правовые проблемы предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19) : монография / А. И. Землин, М. В. Клёнов, И. В. Холиков. — Москва : РУСАЙНС, 2020.

3. Чеботарева, А. А. Правовое обеспечение информационной безопасности личности в глобальном информационном обществе : дис. … д-ра юрид. наук. — Москва, 2018.

4. Chebotareva, A. A. Electronic Passports of Citizens as a Personal Essential Attribute During the Pandemic / A. A. Chebotareva, E. I. Danilina, V. E. Chebotarev // Advances in Social Science, Education and Humanities Research. — 2020. — № 486. — S. 468—472.

References

1. Iroshnikov, D. V. Bezopasnost' lichnosti na transporte: teoretiko-pravovoy aspekt [Personal safety in transport: theoretical and legal aspect]// Vestnik Prikamskogo sotsial'nogo instituta. — 2019. — № 1 (82). — S. 22—29.

2. Organizatsionno-pravovyye problemy preduprezhdeniya zavoza i rasprostraneniya massovykh infektsionnykh zabolevaniy na transporte (na primere pandemii koronavirusnoy infektsii COVID-19) [Organizational and legal problems of preventing the importation and spread of mass infectious diseases in transport (by the

example of the COVID-19 coronavirus infection pandemic)]: monografiya / A. I. Zemlin, M. V. Klonov, I. V. Kholikov. — Moskva : RUSAYNS, 2020.

3. Chebotareva, A. A. Pravovoye obespecheniye informatsionnoy bezopasnosti lichnosti v global'nom informatsionnom obshchestve [Legal support of personal information security in the global information society]: dis. … d-ra yurid. nauk. — Moskva, 2018.

4. Chebotareva, A. A. Electronic Passports of Citizens as a Personal Essential Attribute During the Pandemic / A. A. Chebotareva, E. I. Danilina, V. E. Chebotarev // Advances in Social Science, Education and Humanities Research. — 2020. — № 486. — S. 468—472.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 342.92

© Ордина Ольга Николаевна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Экономическая теория и менеджмент» Российского университета транспорта (МИИТ), доцент кафедры «Теория и история государства и права» Московского университета имени С. Ю. Витте
ordinolga@yandex.ru

Регулирование сферы транспорта органами публичной администрации в зарубежных странах: современный опыт для России

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы государственного администрирования сферы транспорта в зарубежных странах, которое осуществляют органы публичной администрации. Статья содержит анализ системы органов публичной администрации США, Великобритании, Германии и Франции, осуществляющих государственное регулирование транспортной деятельности. Анализ зарубежного опыта государственного администрирования транспортной системы актуален для России в связи с формированием в нашей стране разветвленной системы органов публичной администрации. Публичная администрация рассматривается автором не только как организация, но и деятельность органов и учреждений, созданных для исполнения законов и наделенных административно-публичными полномочиями. Публичная администрация в современных государствах является сложным механизмом, состоящим из централизованной публичной администрации, функциональной децентрализованной администрации и органов местного самоуправления. Основными принципами организации и деятельности публичной администрации в зарубежных странах являются принципы: централизации (система административных органов строится по иерархическому принципу) и децентрализации (часть функций публичной администрации передается на места); концентрации (властные полномочия сосредоточены у одного органа, и другие управленческие структуры не могут принимать решения вопреки его воле) и деконцентрации (властные полномочия рассредоточены между органами таким образом, что властный орган передает часть полномочий, сохраняя за собой всю полноту ответственности); единства и неделимости публичной

администрации; законности; эффективности. Автор считает, что опыт западных стран в сфере создания органов публичного управления транспортной деятельности актуален для современной России.

Ключевые слова: транспорт; государственный орган; государственное регулирование; публичная администрация; административное право; закон.

© Olga N. Ordina
— Candidate of Law, associate professor of the department 'Economic Theory and Management' of the Russian University of Transport, associate professor of the department ‘Theory and History of State and Law’ of the Moscow S.U. Witte University

The transport regulation by public administration bodies in foreign countries: present experience for Russia

Abstract. The current paper has considered the issues of public administration of the transport in foreign countries, which is carried out by public administration bodies. The paper has analyzed the system of public administration bodies in the USA, Great Britain, Germany and France, which regulate transport activities. The analysis of foreign experience of public administration of transport is relevant for Russia due to the formation of an extensive system of public administration bodies in this country. The public administration has been considered by the author not only as an organization, but also as the activities of bodies and institutions which were established to implement laws and were endowed with administrative and public powers. Public administration in the countries is a complex mechanism consisting of a centralized public administration, a functional decentralized administration, and local government bodies. The main principles of organization and activity of public administration in foreign countries are as follows: centralization (when the system of administrative bodies has been built on a hierarchical principle) and decentralization (when part of the functions of public administration has been transferred to the local administration); concentration (when power has been concentrated in one body, and other management structures could not make decisions against its will) and deconcentration (when power has been dispersed among bodies in such a way that the executive body transfered part of the power, while retaining full responsibility); unity and indivisibility of public administration; legality; efficiency. The author of the paper has concluded that the experience of Western countries in public administration of transport activities is relevant for nowaday Russia.

Keywords: transport; state body; state regulation; public administration; administrative law; law.

В настоящее время возрастает роль транспорта как в России, так и за рубежом. В связи с этим актуально изучение государственных органов, осуществляющих управление в сфере транспорта в зарубежных странах. Государственное администрирование в данной сфере, в первую очередь, направлено на обеспечение безопасности транспортных услуг. В западных странах государственное управление в сфере транспорта осуществляют органы публичной администрации, имеющие свою компетенцию, полномочия, определенные законодательствами эти стран. Во многих экономически развитых странах существует трехступенчатая система административно-публичных органов регулирования развития транспорта: федеральные органы, органы штатов и органы местных властей.

В Соединенных Штатах Америки создана разветвленная система федеральных (управления, агентства и др.) и штатных органов и комиссий, координацией деятельности которых занимается созданное 15 октября 1966 г. Министерство транспорта США. Дополнительными органами, регулирующими данную сферу, являются многочисленные координирующие ведомства. Полномочиями Министерства транспорта являются: разработка общенациональной транспортной политики, способствующей формированию транспортного сектора экономики, созданию безопасного, быстрого и удобного транспорта. В штатах также создаются свои министерства или управления и службы. На местах учреждены местные транспортные управления.

В Великобритании существовавшее ранее Министерство транспорта вошло в состав Министерства по вопросам окружающей среды. Основными направлениями деятельности этого государственного органа являются: разработка правительственных программных документов по развитию транспортной отрасли, обеспечение технической и экологической безопасности грузовых и пассажирских перевозок. Департаменты Министерства руководят дорожной сетью, морскими портами, внутренними водными путями и транспортом Лондона. Остальной городской транспорт подчиняется муниципальным образованиям. Адмиралтейство заведует морским флотом.

В Германии на федеральном уровне создано Министерство транспорта, в структуру которого входят центральное управление, управление автомобильного транспорта, управление железнодорожного транспорта, управление морского транспорта, управление воздушного транспорта, управление транспортной политики и др. Министерство занимается выработкой государственной политики в сфере транспорта, руководит транспортными предприятиями и учреждениями (федеральные водные пути, федеральные железные дороги, федеральные автострады), контролирует транспортную безопасность. Созданные транспортные министерства в правительствах земель ведают местными дорогами,

автотранспортом местного значения, городским транспортом. При этом могут делегировать эти функции местным властям.

Во Франции в 1974 г. было создано Министерство оборудования территорий, оснащения, гражданского строительства и транспорта с управлениями по наземному водному и воздушному транспорту и другими органами. Кроме Министерства созданы следующие органы: Национальное общество железных дорог, Национальное управление судоходства, Высший совет по транспорту. В январе 1992 г. был принят Закон «О территориальной организации государства, местной демократии, развитии местного сотрудничества и децентрализованном взаимодействии территорий», четко определивший компетенцию центра и пределы его вмешательства в дела территорий.

Обобщая опыт зарубежных стран создания административно-публичных органов, регулирующих сферу транспорта, можно резюмировать следующее. Несомненно, зарубежный опыт регулирования транспортной деятельности актуален для современной России и требует теоретического осмысления, и в первую очередь, такого феномена, как публичная администрация, которая в нашей стране только начинает складываться.

Понятие публичной администрации является одним из сложных и многогранных и рассматривается с различных сторон: с одной стороны, как специально созданные учреждения, органы и организации, призванные осуществлять административные функции, с другой стороны, сама административная деятельность признается публичной администрацией, с третьей стороны, этот термин используют для обозначения всей сферы управления публичной областью [1, стр. 8]. Понятие «публичная администрация» (*administration*) используется в качестве понятия во французском административном праве. Но, к сожалению, в настоящее время нет ее общепринятого определения. Данное понятие можно использовать в двух значениях: материальном и формальном. С формальной стороны публичная администрация есть совокупность органов, подведомственных правительству и исполняющих решения, исходящие от политической власти (ст. 20 Конституции Республики «Правительство определяет и проводит политику нации. В его распоряжении находятся *администрация* и вооруженные силы») [3, стр. 89]. С материальной (функциональной) стороны публичная администрация рассматривается как специфические административные функции, реализуемые указанными управленческими органами.

Публичную администрацию образуют административные органы. Понятие «административный орган» давно уже используется во многих зарубежных странах в качестве основного термина в науке административного права, например, Франции, Германии, Австрии, и имеет широкое применение в международном публичном праве. К административным органам относят, например, не только органы

исполнительной власти, но и органы, обеспечивающие деятельность законодательных и судебных органов, а также входящие в структуру децентрализованной администрации.

Государственные органы централизованной публичной администрации (правительства, министерства и ведомства, правительственные комитеты и межминистерские органы) имеют право издания (принятия) нормативных правовых актов. Министерства представляют собой основу публичной администрации. Министр издает нормативные правовые акты: постановления, приказы, нормативные циркуляры и др. В странах англо-американской правовой семьи министры в силу делегирования им определенного полномочия законодательного органа имеют право издавать акты нормативного характера, регулирующие правовой статус граждан. В странах романо-германской системы права подобные акты издаются министром на основании предписания закона или в силу регламентарной власти, которая рассматривается как право издания (принятия) регламентов, т.е. административных актов нормативного характера.

Кроме министерств образуются различные ведомства (агентства, управления, государственные комитеты, национальные комиссии, бюро и др.), имеющие право издавать (принимать) нормативные правовые акты.

Понятие «ведомство» употребляется, в частности, в Германии, а также в России и в некоторых государствах, на формирование правовых систем которых повлияло советское право. Что касается других стран, то указанный орган не встречается в политической практике. В зарубежных странах не используется термин в качестве собирательного понятия совокупности центральных административно-публичных органов. Что касается вопроса о соотношении понятий «министерство» и «ведомство», то здесь нет единой позиции: согласно первой позиции ведомство образуется для решения задач в той сфере, которая не регулируется министерством; согласно второй позиции термин «ведомство» рассматривается в качестве родового понятия и делится на видовые понятия: министерства и другие ведомства (агентства, службы, бюро и др.) [4, стр. 48].

Во многих странах образуются разнообразные органы межминистерского характера (правительственные комитеты, межминистерские комиссии и советы и др.), создание которых может быть предусмотрено в конституции. Деятельность таких органов во многих странах регулируется подзаконными нормативными правовыми актами, принимаемыми главой правительства. В некоторых странах указанные органы имеют право принимать нормативные правовые акты, не подлежащие общественному и парламентскому контролю, что делает их особенно привлекательными. Например, в Израиле постановления, исходящие от таких органов, приобретают статус актов правительства,

при условии невозражения со стороны министров в течение 14 дней с момента его издания [2, стр. 32].

Органы *функциональной децентрализованной администрации* (публичные корпорации (Великобритания), независимые агентства (США), независимые административные органы и публичные учреждения (Франция), децентрализованная администрация, непрямая публичная администрация (Италии)), впервые образованные на рубеже XIX—XX вв., в настоящее время создаются, как правило, органами государственной власти: парламентом, президентом, правительством, реже министерствами, центральными ведомствами, органами местного самоуправления. Относительно административных структур функциональной децетрализованной администрации в законодательстве зарубежных стран пока не выработано единого наименования. Они могут издавать как индивидуальные, так и регламентарные административно-правовые акты (например, Федеральная энергетическая регулирующая комиссия в США) [5, стр. 118—138].

К примеру, независимые агентства в США были созданы в противовес сильной исполнительной власти во главе с Президентом и получили статус «четвертой ветви власти» — административной. Кроме того, они были наделены такими полномочиями, которые согласно принципу разделения властей нельзя было возложить на обладающую только исполнительными полномочиями исполнительную власть: нормотворческими и судебными. В настоящее время данные органы рассматриваются как часть системы органов публичной администрации. Уравнение в правах органов исполнительной власти и четвертой — административной власти (департаментов и независимых агентств) было осуществлено Законом об административной процедуре 1946 г., который закреплял за каждым органом исполнительной власти, имеющим право устанавливать правовой статус частных лиц путем принятия нормативных правовых актов или приказов, единое их наименование — «административное учреждение» (*agency*). Под «административным учреждением» Закон (ст. 2 а) подразумевает коллегиальный орган (независимые агентства, исполнительные департаменты) или должностное лицо в системе исполнительной власти (за исключением военных и внешнеполитических), как самостоятельное, так и действующее в составе других органов, наделенное правом принимать окончательные решения (административный нормативный правовой акт или административный приказ — решение по спорам).

В системе органов исполнительной власти США, установленной пятым разделом Свода законов (§ 104, 105), административными учреждениями являются Президент, так как он обладает нормотворческими полномочиями, девять исполнительных департаментов, один военный (армии), 28 регулирующих (например, Комиссия междуштатной торговли) и 8 распределяющих (например, Администрация по делам малого бизнеса)

независимых агентств, выполняющих функцию проведения в жизнь политических решений, принятых законодательными, исполнительными (исполнительные департаменты и Президент являются также и политическими органами) и судебными органами. Законом об административной процедуре 1946 г. официально подтвержден законодательный характер нормотворческой деятельности административных учреждений.

Непосредственное участие в управлении транспортом принимают органы местного самоуправления. В большинстве стран мира провозглашены естественные права муниципалитетов на регулирование вопросов местного значения, и в первую очередь это вопросы создания транспортной инфраструктуры.

Таким образом, транспорт в западных странах рассматривается как приоритетная отрасль, имеющая общенациональное значение. Зарубежный опыт государственного администрирования сферы транспорта интересен для России в свете преобразования аппарата государственного управления, происходящего в процессе административной реформы.

Литература

1. Боботов, С. В. Вступительная статья // Брэбан Г. Французское административное право. — Москва, 1988.

2. Зеэв, Гейзель. Политические структуры государства Израиль. — Москва, 2001.

3. Конституция Французской Республики от 4 октября 1958 г. // Конституции зарубежных государств: учеб. пособие / составитель В. В. Маклаков. — Москва, 2010.

4. Лазарев, К. Административное право. — София, 2000.

5. Публичная администрация и административные реформы в зарубежных странах : учебное пособие / под редакцией А. Н. Козырина. — Москва, 2006.

References

1. Bobotov, S. V. Vstupitel'naya stat'ya [Introductory paper] // Breban G. Frantsuzskoye administrativnoye pravo. — Moskva, 1988.

2. Zeev, Geyzel'. Politicheskiye struktury gosudarstva Izrail' [The political structures of the State of Israel]. — Moskva, 2001.

3. Konstitutsiya Frantsuzskoy Respubliki ot 4 oktyabrya 1958 g. [Constitution of the French Republic of October 4, 1958]// Konstitutsii zarubezhnykh gosudarstv: ucheb. posobiye / sostavitel' V. V. Maklakov. — Moskva, 2010.

4. Lazarev, K. Administrativnoye pravo [Administrative law]. — Sofiya, 2000.

5. Publichnaya administratsiya i administrativnyye reformy v zarubezhnykh stranakh [Public administration and administrative reforms in foreign countries]: uchebnoye posobiye / pod redaktsiyey A. N. Kozyrina. — Moskva, 2006.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 625.1(09)

© Петров Юрий Иванович
— кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
petrov52@ro.ru

Частное или казенное управление на железных дорогах: выбор России во второй половине XIX века

Аннотация. Активное развитие железнодорожного транспорта в середине XIX в. в России сформировало у общественности и правительства твердую убежденность в необходимости пересмотра подходов к управлению в отрасли. В статье показано, как на протяжении многих лет строительство железных дорог фактически осуществлялось на государственные средства, но при этом управление всем железнодорожным делом находилось у частных предпринимателей практически в бесконтрольном ведении. В статье анализируются шаги, направленные на поиск рационального соотношения в управлении железными дорогами между частными лицами и государством во второй половине XIX в. Приведена позиция как наиболее видных зарубежных представителей науки финансового права: К. Рау, А. Вагнера, П. Леруа-Больe, категорически высказывавшихся за принадлежность железных дорог казне, так и ученых и специалистов железнодорожного дела России. Сравнительный анализ подходов к строительству и управлению железными дорогами в таких странах, как Англия, Бельгия и Франция, а также накопленный, хотя и небольшой, опыт в России позволили сделать вывод, что мудрой политикой в железнодорожном деле необходимо признать ту, в которой соединяется казенное управление с частным, но в меру необходимости и полезности в данное время.

Ключевые слова: история; железные дороги; частное и казенное управление; С. Ю. Витте; выкуп железных дорог.

© Yuriy Iv. Petrov
— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor of the department ‘Customs Law and Organization of the Customs Affairs’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

Private or government administration on the railways: Russia's choice in the second half of the XIX-th century

Abstract. In Russia of the middle of the XIX-th century the active development of railway transport formed a firm conviction among the public and the government in the necessity to revise approaches to administration in the industry. The current paper has shown that the railway construction was actually funded by the government for many years, but at the same time, the administration of the entire railway business was practically uncontrolled by private entrepreneurs. The current paper has analyzed the steps aimed at finding a rational balance in the railway administration between individuals and the government in the second half of the XIX-th century. There has been presented a position of such prominent foreign representatives of the science of financial law as K. Rau, A. Wagner, P. Leroy-Beaulieu, who categorically spoke out for the ownership of the railways to the treasury, as well as the scientists and specialists of the railway business in Russia. A comparative analysis of approaches to the construction and government of railways in England, Belgium and France, as well as the accumulated, albeit small, experience in Russia made it possible to conclude that a wise policy in the railway business had to be recognized as one in which governemet administration was combined with the private, but due to necessity and usefulness at a given time.

Keywords: history; railways; private and government administration; S. Yu. Witte; railway buyout.

Активное строительство железных дорог с середины XIX столетия частично было вызвано стремлением наполнять бюджетные потребности с помощью косвенного обложения. Усиленная постройка железных дорог ускоряла также переход России от натурального хозяйства к денежному и активно влияла на развитие промышленности. Промышленность в свою очередь требовала «хорошего оборудования страны железнодорожною сетью», которая открывала новые рынки ее продукции [1, стр. 150—151].

Первый рывок был осуществлен в период Великих реформ, когда железнодорожный бум 1870-х гг. позволил создать сеть железных дорог в европейской части России. В это время дорог стали строить больше и быстрее, чем в других европейских государствах. Если в начале царствования Александра II длина железнодорожных линий в России составляла 1 тыс. км, то к концу его правления к 1880 г. протяженность дорог составила 22 тыс. км [2, стр. 258]. На строительство дорог пошло свыше 2 млрд руб., в том числе 1 млрд 112 млн руб. средств государственного казначейства. При этом уплата гарантированного дохода, недоимки по уплате процентов с облигационного капитала и

различные ссуды обществам образовали значительный долг последних перед государственным казначейством. Долг этот на 1 января 1879 г. составил свыше 450 млн руб., а с затратами на постройку Николаевской железной дороги, на развитие рельсового производства, вагоностроения, паровозостроения общая сумма расходов казны на железнодорожное дело составила 1 млрд 732 млн руб. [3, стр. 1].

В западных странах строительство железных дорог стало ответом на потребности рынка, в России же напротив активизация в развитии рынка способствовала расширению железнодорожной сети, т.е. основания в выработке подходов к строительству железных дорог и их эксплуатации в России и за рубежом изначально были разные.

Российское правительство с самого начала не хотело выпускать из своих рук железнодорожного дела, но неудачный опыт постройки казной нескольких линий привел к передаче строительства железных дорог в руки частных лиц. В этих условиях частные компании стали выговаривать себе очень выгодные условия. На казну легли многие обязательства, в частности, по гарантии железнодорожных дивидендов, по реализации облигационных капиталов, наконец, железнодорожные компании добивались выгодных для себя условий выкупа дорог [1, стр. 150]. Таким образом, строительство железных дорог в России фактически осуществлялось на государственные средства, заставляя его входить в громадные долги. При этом управление всем железнодорожным делом было отдано частным предпринимателям практически в бесконтрольное ведение.

Такая система вскоре показала свою неэффективность и для государства оказалась вдвойне невыгодной. С одной стороны, весь риск предприятий, которые в первое время терпели значительные убытки, несло государство, а с другой — страна пожинала плоды хозяйничанья на дорогах частных предпринимателей, потери казны на приплатах обществам по гарантии их доходов достигали 60 млн руб. в год [4, стр. 395].

Российская теория капиталистических отношений в середине XIX столетия была весьма юной, имела слабое представление о том, что частные компании во всем, в том числе в строительстве и эксплуатации железных дорог, всегда преследуют только свои интересы, и в этом случае государство бессильно в полной мере оградить интересы общественные. И. Т. Тарасов писал: «Постройка железных дорог частными компаниями развивается всегда во время спекуляции, наступающей периодически, а потому железнодорожная сеть сооружается неправильно, урывками, с постоянным предпочтением наиболее доходным линиям, хотя бы это шло в разрез с интересами страны. Источник, откуда акционерные компании черпают средства для постройки железный дорог, оказывается далеко не безопасным». Ученый подчеркивал, что на казенных дорогах, больше порядка и точности в движении, тарифы умеренные и общая сумма

расходов на центральное управление меньше, чем на частных железных дорогах [5, стр. 225—226].

А. А. Головачов категорично заявлял, что «чеканка монеты, почта, телеграфы, улучшение водяных и сухопутных сообщений, а следовательно, и сооружение железных дорог, составляют такие серьезные потребности общественной жизни, рациональное удовлетворение которых не может и не должно быть поставлено в зависимость от интересов частных лиц или отдельных обществ» [3, стр. 5].

Поиск соотношения участия государства и частных компаний в строительстве и управлении железными дорогами в России начался еще с момента их активного возведения. Практика уже выработала ряд таких форм.

Наиболее видные представители науки финансового права: К. Рау и А. Вагнер (Германия), П. Леруа-Болье (Франция) и др. — категорически высказывались за принадлежность железных дорог казне. При этом они отмечали, что положение, согласно которому казенные промыслы всегда менее выгодны, чем частные, не оправдывается казенными железными дорогами [5, стр. 225].

Необходимость более тщательной регламентации железнодорожного дела со стороны правительства в России становилась очевидной по мере его развития. И не удивительно, ведь даже в таких странах, как Англия и США, где давно уже сложились рыночные отношения, на определенном этапе, общественное мнение стало настойчиво требовать все большего вмешательства государства в хозяйничанье частных железнодорожных обществ с целью прекратить различные злоупотребления, и все больше раздавались голоса за выкуп казной железных дорог [6, стр. 149].

Перемены в железнодорожном деле России наступили в начале 1880-х гг. с приходом на пост министра финансов Н. Х. Бунге. Бунге активизировал государственное строительство железных дорог и приступил к выкупу казной дорог, находившихся в частном владении. В дальнейшем его начинание продолжил И. А. Вышнеградский, назначенный министром финансов в 1887 г. В результате выкупных операций, проведенных им, 10 железнодорожных обществ из 41 прекратили свое существование [7, стр. 225].

Вышнеградский заложил прочное основание для подчинения частных дорог правительственному руководству. В дальнейшем Министерство финансов, реализуя идею Витте и при его активном участии, взяло на себя выработку железнодорожных тарифов, лишив таким образом частные общества права автономного управления железными дорогами.

Новый импульс развитию железнодорожного хозяйства страны придала экономическая политика С. Ю. Витте, которую он стал проводить на посту министра финансов. Витте лучше других понимал значение транспорта для создания рыночной экономики в стране. Будучи сторонником верховенства государственной власти в проведении всех

экономических преобразований в железнодорожной деле, Витте добивался полного перехода железных дорог в государственные руки, настаивал на продолжении выкупа государством частных железнодорожных линий, отстаивал преимущества государственного железнодорожного строительства.

Вместе с тем осуществляя выкуп железных дорог, правительство сохраняло некоторые из них в руках частных обществ, но это было лишь вынужденной уступкой, поскольку у казны не хватало средств, хотя расходы бюджета на эти цели и возросли за 10 лет в четыре раза [8, стр. 835].

Но Витте сознательно делал исключение для тех обществ, деятельность которых отличалась предприимчивостью. Он заключал с ними соглашения и отказывался от выкупа их дорог в казну при условии постройки обществами новых линий, причем порой значительно превышающих первоначальные. Так, общество Рыбинско-Бологовской дороги, владевшее лишь 275 верстами рельсового пути, превратилось в общество Московско-Виндавской дороги, линии которой к 1903 г. составили уже 2446 верст, малая Рязанско-Козловская дорога (199 верст) выросла в Рязанско-Уральскую протяженностью в 1600 верст и т.д. В результате число частных железнодорожных обществ при Витте сократилось более чем втрое (до 9), но каждое из обществ оказалось обладателем сложной сети [7, стр. 225—226].

Витте стремился использовать организаторский потенциал частных лиц, так как капиталы на строительство они получали в той или иной форме от правительства. Средства давались путем займов, помещавшихся в фонд государственных сберегательных касс или получаемых из-за границы при посредничестве Минфина. Несомненно, что получение заграничных капиталов на имя частных обществ под гарантии правительства была выгоднее казне; поэтому позже, в 1910-х гг., преемник В. Н. Витте министр финансов Коковцов в основном и использовал эту форму для финансирования железнодорожного строительства [7, стр. 226].

Новая железнодорожная политика в течение последнего десятилетия XIX в. проводилась столь решительно и неуклонно, что в начале XX столетия около 70% сети магистральных железных дорог стали находится непосредственно в руках казны, а над остальными дорогами, принадлежавшими акционерным обществам, правительство осуществляло постоянный надзор как в тарифном, так и в финансовом отношении. В этих условиях вся железнодорожная сеть перестала требовать от казны каких-либо средств, и в последние три года XIX столетия приносила чистую прибыль. 1903 г. государство собрало 2 млрд 210 млн руб. обыкновенных и чрезвычайных доходов, причем неналоговых — 1 млрд руб., и в этой сумме от казенных дорог поступило

453 млн руб., уступив немного лишь винной монополии, доход от которой составил 542 млн руб. [9, стр. 368].

Таким образом расширение железнодорожного хозяйства, принадлежавшего казне, путем как строительства новых дорог, так и выкупа в казну частных, обеспечило увеличение доходов государства почти в четыре раза, со 120 млн руб. в 1893 г. до 453 млн в 1903 г. Однако и расходы бюджета на железнодорожное хозяйство были велики. Общая сумма расходов со 142 млн в 1893 г. возросла к 1903 г. до 565 млн руб., т. е. почти вчетверо [7, стр. 220].

Поэтому можно признать, что за время деятельности Витте на посту министра финансов железнодорожное хозяйство, значительно увеличив бюджет государства, не дало крупного результата в смысле прибыли или убытка казне. Скромный финансовый результат был связан отчасти с недостатками управления, низким качеством строительства дорог, когда многое приходилось укреплять и переделывать. Были и переплаты казны при приобретении частных дорог. Однако главными были государственные расходы на стратегическое железнодорожное строительство. Их невозможно было сократить, а тем более избежать. Международные условия, в которых находилась Россия, не позволяли этого сделать.

Россия действительно строила много дорог, не вызванных экономическими нуждами. К их числу относились стратегические ветви в Царстве Польском и Западном крае, Уссурийская, Среднеазиатские ветви, южная ветвь КВЖД, Оренбургско-Ташкентская линия и др. Эти линии строились по требованию военного министерства [10, стр. 96].

Однако нельзя не учитывать, что и эти линии впоследствии сыграли значительную роль в социально-экономическом развитии окраин России. Казна была заинтересована в эксплуатации железных дорог не только как в источнике пополнения бюджета, но и в качестве гаранта, поскольку ей принадлежало 97% всех капиталов, вложенных в частные дороги.

Цели строительства железных дорог были не только и даже не столько коммерческие, сколько политические и стратегические. Этот процесс был связан с освоением новых территорий: с 1901 г. за короткий период из европейской в азиатскую часть России переехало 2 млн человек, или примерно 400 тыс. семей [11, стр. 142].

Стратегические цели достигались усилением роли государства, которое имело возможность строить малодоходные и даже убыточные дороги, необходимость которых оправдывалась обороной, целями развития промышленности или сельского хозяйства, заселением окраин. При этом государство имело возможность при постройке дорог и эксплуатации использовать концентрацию капитала, труда и техники, невозможную для акционерных обществ.

Не случайно в Англии долгое время господствовало воззрение на железные дороги, как на исключительно частный промысел, однако

практика вынудила правительство изменить эту точку зрения. В Бельгии, напротив, с самого начала строительства железных дорог правительство взяло в свои руки железнодорожное дело, построив магистральную сеть, а частным компаниям были доверены только побочные линии. Во Франции казенная и частная постройка и эксплуатация железных дорог шли как бы рука об руку.

Мудрой политикой в железнодорожном деле нужно признать ту, которая соединяет казенное управление с частным, но то и другое в меру необходимости и полезности в данное время. Угадать эту меру, может быть, нелегко, но зато такое сочетание дает наилучшие результаты.

Литература

1. Озеров, И. Х. Экономическая Россия и ее финансовая политика на исходе XIX и в начале XX века. — Москва, 1905.
2. Пушкарев, С. Г. Россия 1801—1917: власть и общество. — Москва : Посев, 2001.
3. Головачов, А. А. История железнодорожного дела в России. — Санкт-Петербург, 1881.
4. Витте, С. Ю. Конспект лекций о народном и государственном хозяйстве, читанных его императорскому высочеству великому князю Михаилу Александровичу в 1900—1902 годах. — Москва, 2011.
5. Тарасов, И. Т. Очерк науки финансового права // Финансы и налоги: очерки теории и политики. — Москва, 2004.
6. Янжул, И. И. Основные начала финансовой науки: Учение о государственных доходах. — Москва, 2002.
7. Мартынов, С. Д. Государство и экономика: система Витте. — Санкт-Петербург, 2002.
8. Кутлер, Н. Н. С. Ю. Витте // Новый энциклопедический словарь Ф. А. Брокгауза и И. А. Ефрона. — 1913. — Т. 10.
9. Статистический ежегодник России. 1904 г. — Санкт-Петербург, 1905.
10. Ананьич, Б. В. Россия и международный капитал. — Ленинград, 1970.
11. Елисеева, И. И. Политика железнодорожных тарифов в России // История финансовой политики : сборник статей. — Санкт-Петербург, 2000.

References

1. Ozerov, I. KH. Ekonomicheskaya Rossiya i yeye finansovaya politika na iskhode XIX i v nachale XX veka [Economic Russia and its financial policy at the end of the 19th and early 20th centuries]. — Moskva, 1905.
2. Pushkarev, S. G. Rossiya 1801—1917: vlast' i obshchestvo [Russia 1801—1917: Power and Society]. — Moskva : Posev, 2001.
3. Golovachov, A. A. Istoriya zheleznodorozhnogo dela v Rossii [History of the railway business in Russia]. — Sankt-Peterburg, 1881.
4. Vitte, S. YU. Konspekt lektsiy o narodnom i gosudarstvennom khozyaystve, chitannykh yego imperatorskomu vysochestvu velikomu knyazyu Mikhailu Aleksandrovichu v 1900—1902 godakh. — Moskva, 2011.
5. Tarasov, I. T. Ocherk nauki finansovogo prava [Essay on the science of financial law]// Finansy i nalogi: ocherki teorii i politiki. — Moskva, 2004.
6. Yanzhul, I. I. Osnovnyye nachala finansovoy nauki [Basic principles of financial science]: Ucheniye o gosudarstvennykh dokhodakh. — Moskva, 2002.

7. Martynov, S. D. Gosudarstvo i ekonomika: sistema Vitte [State and economy: the Witte system]. — Sankt-Peterburg, 2002.

8. Kutler, N. N. S. YU. Vitte [Witte]// Novyy entsiklopedicheskiy slovar' F. A. Brokgauza i I. A. Yefrona. — 1913. — T. 10.

9. Statisticheskiy yezhegodnik Rossii. 1904 g [Statistical Yearbook of Russia]. — Sankt-Peterburg, 1905.

10. Anan'ich, B. V. Rossiya i mezhdunarodnyy capital [Russia and international capital]. — Leningrad, 1970.

11. Yeliseyeva, I. I. Politika zheleznodorozhnykh tarifov v Rossii [The policy of railway tariffs in Russia]// Istoriya finansovoy politiki : sbornik statey. — Sankt-Peterburg, 2000.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

10 ноября 2020 г. кафедра «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ) провела Всероссийскую научно-практическую онлайн-конференцию с международным участием «Криминалистические и уголовно-процессуальные проблемы выявления и пресечения преступлений на транспорте».

В работе конференции приняли участие сотрудники департамента международного и публичного права Юридического факультета Финансового университета, Международного юридического института, Волгоградской академии МВД России, Московского университета МВД России имени В. Я. Кикотя, Академии Министерства внутренних дел Республики Беларусь, НИЦ-2ФКУ НИИ ФСИН России, Московского государственного юридического университета имени О. Е. Кутафина и ряд других вузов и организаций.

Были рассмотрены такие темы, как «Задачи предварительного следствия по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте», «Меры, направленные на предупреждение преступлений, связанных с неправомерным изменением идентификационной маркировки транспортных средств», «Некоторые особенности применения методов фиксации доказательственной информации в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий при осмотре места чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте», «Особенности осмотра и фиксации повреждений транспортных средств при использовании европротокола».

Наши коллеги из Республики Беларусь выступили с очень интересным докладом «Пределы ответственности за принуждение, понуждение и подстрекательство к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности тяжкие последствия».

Предлагаем вашему вниманию наиболее интересные выступления и суждения, высказанные участниками конференции.

УДК 343.346+ 343.132.1

© Белавин Андрей Вениаминович
— кандидат юридических наук, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Международного юридического института

© Савина Любовь Анатольевна
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин Международного юридического института

Некоторые особенности применения методов фиксации доказательственной информации в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий при осмотре места чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте

Аннотация. В статье рассматривается вопрос о современных возможностях использования алгоритма применения графического метода и метода фотофиксации обстановки места чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте с первых минут проведения ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий.

Ключевые слова: криминалистическая техника; осмотр места происшествия; железнодорожный транспорт; чрезвычайное происшествие; фотофиксация; схема; план.

© Andrey V. Belavin
— Candidate of Law, associate professor of the department of criminal law disciplines of the International Law Institute

© Lyubov An. Savina
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of criminal law disciplines of the International Law Institute

Some features of applying the method of evidential information recording during the recovery and rescue activities when investigating crime scene on the railway transport

Abstract. The current paper has considered the issue of modern possibilities to apply the algorithm of the graphic method and photographing of the crime scene on the railway transport from the first minutes of the recovery and rescue measures.

Keywords: forensic technique; crime scene investigation; railway transport; emergency; photographing; scheme; plan.

В Российской Федерации железнодорожный транспорт является сложной системой, которая обладает многоэлементной структурой, находящейся в постоянном движении и взаимодействии. Непрерывный процесс деятельности железнодорожного транспорта в России и его технологичность (устройств и коммуникаций дистанции пути и локомотивного парка) создает причинно-следственные связи, которые

неизбежно приводят к наступлению чрезвычайных происшествий (ЧП) в виде железнодорожных аварий и катастроф. Проведенный нами анализ причинно-следственных связей и статистики аварийности показывает, что закономерно, в течение календарного года на железных дорогах в среднем может возникать от одного до двух случаев аварий или катастроф.

Традиционно осмотр места происшествия при обследовании и фиксации обстановки ЧП на железнодорожном транспорте остается наиболее информативным следственным действием первоначального этапа расследования. Нами проанализировано 76 протоколов осмотров на железнодорожном транспорте и установлено, что не всегда документирование обстановки и отдельных объектов выполнено четко и умело. Кроме того, криминалистическая техника не всегда применялась в полном объеме, тем самым эффективность собирания доказательственной информации значительно снижалась (до 17%). По нашему мнению, затруднения работы следственно-оперативной группы на месте ЧП были связаны с ненадлежащим использованием тактических приемов на подготовительном и рабочем этапах осмотра. Также обнаружены промахи в работе при действиях, направленных на документирование на заключительном этапе осмотра ЧП.

Одной из характерных особенностей осмотра мест ЧП является выраженная быстротечность ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий. В этих условиях указанный критерий, который в научной литературе обоснован как оценка сообразности использования метода к времени, силам и средствам [1, стр. 367—368], является необходимым.

Таким образом, во многом эффективность и экономичность, как критерии использования методов при осмотре мест ЧП, составляют неделимое целое, которое может быть представлено в виде определенной совокупности, имеющей решающее значение относительно неповторимости материальной действительности чрезвычайного происшествия на железнодорожном транспорте.

Определение и детализация использования методов, применяемых в процессе осмотра места ЧП на воздушном и железнодорожном транспорте, позволяют перейти в свою очередь к детальному рассмотрению особенностей, характеризующих использование средств обнаружения, фиксации и изъятия доказательственной информации и документирования на рабочем этапе.

По прибытии на место ЧП следственно-оперативная группа сталкивается с непреодолимым фактором в виде деятельности ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных служб. При этом работа по фиксации доказательственной информации откладывается примерно на час.

Отметим, что осмотр места ЧП в этих условиях предполагает своевременное и качественное использование всех методов фиксации доказательственной информации непосредственно в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий. Наиболее доступными и простыми в понимании методами фиксации обстановки места аварии или катастрофы железнодорожного транспорта выступают методы графической фиксации и фотофиксации. Реализация данных методов традиционно находит свое выражение в виде приложения к протоколу осмотра места чрезвычайного происшествия: фототаблица, схема, чертеж.

Значительное количество объектов на месте ЧП на железнодорожном транспорте и быстро меняющаяся обстановка при работе спасателей и ремонтников с ними выдвигает графическое приложение: фототаблица, схема, план — на первое место. Таким образом, применение фотофиксации и графическое документирование в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий играет решающую роль в дальнейшем исследовании обстановки места осмотра.

Предполагается комплексное использование фотофиксации и графической фиксации в ходе ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий на месте ЧП.

Предполагаем, что методы фотофиксации графического запечатления информации должны быть использованы с первых минут проведения ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий. Алгоритм действий должен выглядеть следующим образом.

1. Делается схематичный набросок обстановки и основных следов ЧП, и производится фотофиксация с помощью квадрокоптера всего места происшествия (высота работы устройства до 50 м).

2. Производится облет квадрокоптером слева направо от хвоста транспортного средства и изготавливается круговая панорама (расстояние 50 м, высота полета 20 м). На схематическом наброске обстановки делаются топографические пометки линии облета квадрокоптера.

3. Производится облет квадрокоптером вдоль железнодорожного состава от хвоста транспорта и изготавливается линейная панорама (расстояние 20 м, высота полета 20 м). В дальнейшем на плане или схеме фиксируются точки начала и окончания движения квадрокоптера.

4. Производится пролет от хвоста транспортного средства для фиксации крыш вагонов и тепловозов которые перемещаются ремонтными и аварийными службами (высота полета 10 м). При этом изготовляется линейная панорама.

5. Производится подлет квадрокоптера к отдельным участкам железнодорожного полотна или к железнодорожному составу для фиксации основных узлов происшествия(высота от 3 до 5 м).

6. Составляется схема или план расположения объектов до ведения ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий с указанием точек производства фотосъемки. В приложении должно быть четко зафиксировано, что данный документ заполнялся в момент ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий.

7. Составляется протокол осмотра места ЧП на железнодорожном транспорте.

Таким образом, умелое использование алгоритма применения графического метода и метода фотофиксации обстановки места ЧП на железнодорожном транспорте с первых минут проведения ремонтно-восстановительных и аварийно-спасательных мероприятий является обязательным условием достижения положительного результата в работе при фиксации обстановки места происшествия.

Литература

1. Белкин, Р. С. Курс криминалистики. — Том. 1. Общая теория криминалистики. — Москва, 1997.

References

1. Belkin, R. S. Kurs kriminalistiki [The course of criminology]. — Tom. 1. Obshchaya teoriya kriminalistiki. — Moskva, 1997.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.98.065

© Беляев Михаил Вячеславович
— кандидат юридических наук, доцент
кафедры оружиеведения и трасологии Московского
университета МВД России имения В. Я. Кикотя
belyaev1975@mail.ru

К вопросу о диагностических транспортно-трасологических исследованиях по страховым делам

Аннотация. В статье рассматриваются возможности диагностических транспортно-трасологических экспертиз при установлении вопросов, связанных с контактным взаимодействием транспортных средств. Изложены вопросы, решаемые данным исследованием, методические аспекты их решения, одним из которых является метод моделирования механизма столкновения. В качестве примера подробно представлены возможности масштабно-схематического моделирования столкновения и сопоставления повреждений. Данный способ положительно себя зарекомендовал по страховым делам.

Ключевые слова: факт контактного взаимодействия; масштабно-схематическое моделирование столкновения; установление обстоятельств дорожно-транспортного происшествия; взаиморасположение автомобилей; информационно-справочные данные об автомобиле; мошенничество в сфере страхования.

© Mikhail V. Belyaev
— Candidate of Law, associate professor of the department
of weapons science and traceology of the Moscow University
of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation
named after V.Y. Kikot

On the issue of the diagnostic vehicle trace expertise in the insurance cases

Abstract. The current paper has considered the possibilities of the diagnostic vehicle trace expertise when solving the problems related to contact interaction of vehicles (road accidents). There have been considered the methodological aspects of the solved problems, one of which is the method of

the road accident modeling. As an example, there have been presented the capabilities of the scale-up road accident modeling and damage matching in detail. This method has proven itself in the insurance cases.

Keywords: fact of contact interaction; scale-up road accident modeling; identification of the road accident circumstances; position of vehicles; information and reference data about a vehicle; insurance fraud.

По итогам всего 2019 г. Российский авторынок составил 1 млн 759 тыс. транспортных средств [https://www.autostat.ru/analytics/42460/ © Автостат (дата обращения: 18 октября 2020 г.)]. В связи с этим обеспечение безопасности движения — одна из наиболее острых и актуальных проблем нашего времени, так как на дорогах гибнут и получают телесные повреждения тысячи людей.

В настоящее время по гражданским и уголовным делам о мошенничестве в сфере страхования автомобилей все чаще рассматриваются обстоятельства дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП). Преступники используют «подставные» машины с уже имеющимися повреждениями и разрабатывают концепцию столкновения обоих транспортных средств (далее — ТС), после чего заявляется страховой случай. В таких ситуациях при трасологическом исследовании успешно применяется методика диагностических и идентификационных трасологических исследований.

Необходимо отметить, что при анализе повреждений ТС правильно применять понятие «установление факта контактного взаимодействия». Как известно решение данного вопроса подразумевает реализацию идентификационной задачи — участие конкретных экземпляров ТС в контактном взаимодействии. Однако, по нашему мнению, при установлении факта контактного взаимодействия решаются и диагностические задачи. Несомненно, что решение данного вопроса, с точки зрения объективности и полноты исследования, возможно при комплексной оценке обстоятельств ДТП такими специалистами, как трасолог, автотехник, материаловед, судебный медик и др. [1, стр. 157]. При этом, как свидетельствует практический экспертный опыт, возможно решение данной задачи исключительно методическими аспектами трасологического исследования.

Хотелось бы несколько дифференцировать решение данной задачи на две категории — идентификационную и диагностическую. В рамках данной статьи не имеет смысла углубляться в теоретические аспекты диагностики и идентификации. В конечном счете, все зависит от вопроса, который ставиться перед экспертом. Изучением гражданских дел за 2019—2020 гг. Нагатинского районного суда г. Москвы установлено, что вопросы, которые преобладают в постановлениях, содержат диагностический характер:

— все ли имеющиеся повреждения автомобиля Тойота, указанные в акте осмотра и справке ДТП, могли образоваться в результате ДТП, имевшего место 17 июня 2019 г.;

— могли ли быть получены повреждения, зафиксированные в акте осмотра ООО «Реал Эксперт» и в постановлении об отказе в возбуждении уголовного дела от 22 марта 2019 г. при заявленных истцом обстоятельствах, в результате падения наледи с крыши дома по адресу: г. Москва, ул. Б. Якиманка, д. 25;

— являются ли заявленные истцом повреждения ТС БМВ 528i следствием полученных в результате ДТП от 30 декабря 2019 г. или иных событий?

Гораздо реже встречаются вопросы идентификационного характера: какие именно повреждения получил автомобиль истца в результате ДТП от 24 мая 2020 г.?

Стоит обратить внимание, что в большинстве случаев суду требуется установить соотносимость (сопоставимость) характера повреждений на исследуемых ТС обстоятельствам гражданского дела.

Известно, что предметом диагностических транспортно-трасологических исследований являются фактические данные, позволяющие определить свойства и механизм события, на основе анализа закономерностей отображения признаков транспортного средства в следах вещной обстановки в целях установления обстоятельств ДТП [3, стр. 10].

Следует отметить, что в процессе диагностирования сопоставляются признаки и комплексы признаков изучаемого объекта или явления с комплексами признаков аналогичных, сходных явлений или объектов. Цель такого сопоставления — выявить максимальное сходство изучаемого явления с известным ранее и установить его различие с иными явлениями, даже если отдельные их признаки и будут совпадать между собой. В конечном счете все установленные особенности образования повреждения сопоставляются с обстоятельствами, изложенными в деле.

Стоит обратить внимание, что процесс столкновения автомобилей является сложным, многоаспектным действием. При столкновении ТС векторы их равнодействующих сил возможно определить приблизительно, опираясь на деформации частей ТС на участке контакта и направления разворота ТС после удара. Отклонение равнодействующей силы в горизонтальном направлении возможно при скользящем ударе, когда не происходит полного разрушения контактировавших частей. После удара направление разворота транспортного средства будет зависеть от величины этого отклонения. Однако при угловых и эксцентричных ударах транспортные средства успевают развернуться на определенный угол. Когда глубина взаимного внедрения велика, но необходимо установить угол взаимного расположения ТС, следует внести поправку, исходя из сообщенной ТС угловой скорости, которая может быть

определена по его развороту после удара. Стоит отметить, что важную роль при образовании деформаций оказывает скорость сближения ТС: чем она выше, тем сильнее как общая деформация корпуса, так и деформации частей ТС, непосредственно контактировавших при столкновении. Также повреждения ТС при столкновении зависят от прочности и жесткости контактировавших частей и их взаимного расположения.

Напомним, что Н. П. Майлис выделяет следующие виды объектов, транспортно-трасологической экспертизы: следы, возникающие при ДТП; отдельные части и детали, обнаруженные на месте происшествия; транспортное средство и следы на нем; одежда (обувь) потерпевшего; фотографические снимки, выполненные по правилам судебной фотографии; протокол осмотра места происшествия, образцы следов шин [2, стр. 207].

По нашему мнению, в отдельную категорию объектов следует отнести информационно-справочные данные об автомобиле. Поскольку при исследовании частей ТС и повреждений на них требуется значительный объем справочных материалов производителей ТС (в виде каталогов или электронно-поисковых систем производителей, схем габаритов и размеров ТС и пр.).

Для решения всех перечисленных диагностических задач необходимо рассмотреть способы решения задач по установлению механизма ДТП. В зависимости от применяемых методов познания выделяют следующие способы:

1) эмпирический. Эксперт на основе накопленного личного опыта и имеющихся справочно-методических разработок, специализируясь по этому направлению деятельности, решает ряд диагностических задач;

2) физико-математический. При решении диагностических задач не всегда достаточно исследовать механизм следообразования, для решения ряда вопросов, например, по определению взаиморасположения автомобилей в момент первоначального контакта по углам отклонения повреждений с применением простейших формул. Данный способ может успешно осуществляется не только автотехником, но и экспертом-трасологом;

3) материальная реконструкция (моделирование), которая в свою очередь подразделяется на макетную и натурную реконструкцию. В последнее время данному способу придают большое значение при диагностировании следов повреждений ТС.

Макетная реконструкция производится с помощью специально изготовленных макетов, на которых условно обозначена в масштабе дорожная обстановка. При макетировании ТС заменяются миниатюрными моделями, которые свободно перемещаются по условно обозначенному дорожному покрытию.

Натурная реконструкция может быть проведена как с помощью участвовавших в происшествии ТС, так и с помощью других ТС

аналогичных моделей. Проведение натурной реконструкции с использованием ТС имеет ряд преимуществ:

— оно способствует как решению отдельных вопросов, касающихся механизма ДТП, так и установлению всего механизма в целом;

— является наглядной иллюстрацией происшествия;

— позволяет провести экспертный эксперимент (в случае необходимости).

Однако следует обратить внимание, что при проведении натурной реконструкции имеются несколько существенных недостатков:

— не всегда имеется возможность присутствия обоих ТС по ряду причин;

— натурная реконструкция требует больших временных и организационных затрат.

В связи с этим хотелось бы отметить актуальность способа масштабно-схематичного моделирования, т.е. когда сопоставляются не модели, а их масштабированные плоскостные или объемные изображения. Для этого схематичные начертания (чертежи) исследуемых ТС приводятся в один масштаб и располагаются предполагаемыми контактировавшими элементами кузова. С учетом установленных (зафиксированных) повреждений, расположения машин согласно план-схеме, следов торможения, расположения повреждений относительно опорной поверхности и пр., возможно подтвердить или не опровергнуть заявленное обстоятельство ДТП.

Данный подход распространен при проведении транспортно-трасологических исследований в гражданских делах, связанных с страховыми случаями. Прежде всего применение данного способа обусловлено Положением о единой методике определения размера расходов на восстановительный ремонт в отношении поврежденного транспортного средства (утверждено Банком России 19 сентября 2014 г. № 432-П). Согласно п. 2.3 Положения «в случае невозможности натурного сопоставления строится графическая модель столкновения транспортных средств с использованием данных о транспортных средствах и их повреждениях из документов о дорожно-транспортном происшествии, имеющихся фотографий или чертежей транспортных средств либо их аналогов, в том числе с применением компьютерных графических программ».

Зачастую отсутствие зафиксированных повреждений одного из автомобилей (как правило, со стороны ответчика, т.е. виновника ДТП), отсутствие возможности проведения натурного моделирования обусловливают применять данной вид анализа и успешно.

При современных возможностях интернет-ресурсов, где имеется информация и справочные материалы о габаритных размерах исследуемых ТС, возможно получить качественные схематичные иллюстрации. Полученные изображения приводятся в одноименный

масштаб от 1:30 до 1:100. При помощи простейших графических или текстовых редакторов копии исследуемых ТС располагаются согласно исходным данным обстоятельств дела. И устанавливается причинно-следственная связь и сопоставимость повреждений между собой. Стоит обратить внимание на то, что в интернете имеются специализированные сайты, на которых возможно приобрести 3D-графические модели, выполненные с точным соответствием оригиналам моделей ТС по размерам и конструкции [4, стр. 78—83]. В частности, сайт «www.ccvision.de» может предоставить эксперту такую возможность.

В качестве примера возможно привести одно из транспортно-трасологических исследований с применением масштабно-схематического моделирования.

По гражданскому делу были представлены исходные данные: автомобиль Ситроен «С4», располагаясь неподвижно на перекрестке, получил удар в заднюю часть от автомобиля ВАЗ 2121 (Нива), его передними выступающими элементами кузова. У автомобиля Ситроен «С4» поврежден задний бампер, усилитель бампера, задняя дверь, правое заднее крыло. На исследование представлены схема ДТП и повреждения Ситроен «С4» в виде фотографий, фотографии повреждений ВАЗ 2121 отсутствовали. Из материалов дела и согласно схеме ДТП установлено, что столкновение было продольное, блокирующее под углом приближенным к 0—5° (рис. 1).

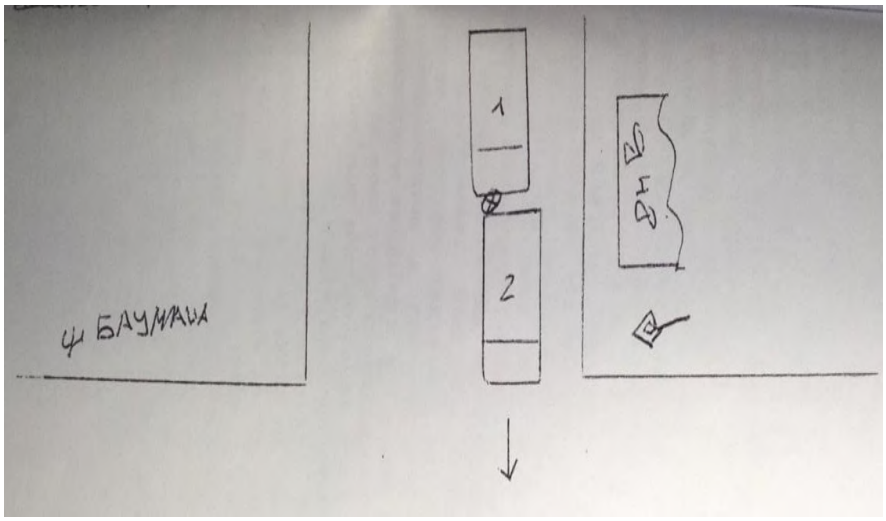


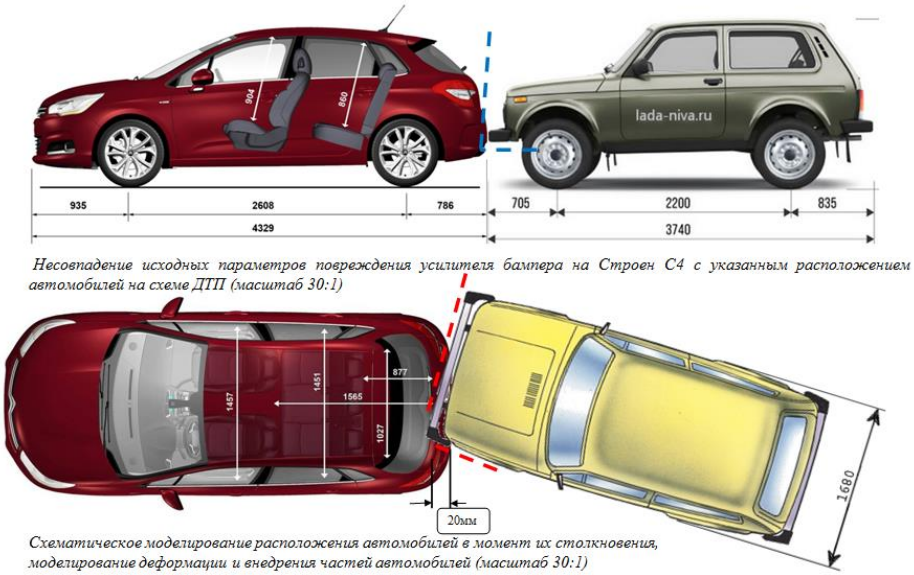
Рис. 1. **Схема ДТП**
(1 — автомобиль ВАЗ 2121; 2 — автомобиль Ситроен «С4»)

Исследованием требовалось решить вопрос: все ли имеющиеся повреждения автомобиля Ситроен С4, указанные в акте осмотра и справке о ДТП, могли образоваться в результате ДТП, имевшего место 8 октября 2019 г.?

После проведенного описания повреждений эксперт обратил внимание на неравномерное конусообразное повреждение усилителя заднего

бампера автомобиля Ситроен «С4» (рис. 2). После чего было проведено масштабно-схематическое моделирование, при помощи которого была опровергнута версия водителя Ситроен «С4» (истец) (рис. 3).

Рис. 2. **Повреждение усилителя заднего бампера на автомобиле Ситроен «С4»**



Несовпадение исходных параметров повреждения усилителя бампера на Строен С4 с указанным расположением автомобилей на схеме ДТП (масштаб 30:1)

Схематическое моделирование расположения автомобилей в момент их столкновения, моделирование деформации и внедрения частей автомобилей (масштаб 30:1)

Рис. 3. **Результаты масштабно-схематического моделирования взаиморасположения автомобилей при столкновении с учетом изложенных обстоятельств дела и с учетом сопоставления повреждения и выступающих частей**

Способом масштабно-схематичного моделирования установлено, что:

— по конфигурации и размерам повреждения контактирующих пар обеих ТС различаются;

— по направлению образования повреждений относительно продольной оси Ситроен «С4» с учетом установленного угла взаиморасположения ТС повреждения не совпадают с механизмом заявленного столкновения.

Принимая во внимание вышеизложенное эксперт заключил, что заявленные истцом повреждения автомобиля Ситроен «С4» не могут являться следствием столкновения с автомобилем ВАЗ «2121», зафиксированного в материалах гражданского дела, и образованы при иных обстоятельствах.

Таким образом, установление факта контактного взаимодействия ТС, по нашему мнению, может быть связано с решением диагностических вопросов, с применением трасологических методов исследования (представляется важным исследовать поврежденные части ТС и их механизм следообразования в целях установления условий контактирования автомобилей. Более подробно [4, стр. 37—40]), а также метода моделирования, в том числе масштабно-схематического.

Литература

1. Беляев М. В. Современные возможности транспортно-трасологических исследований : монография. — Москва : Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя, 2017.

2. Беляев, М. В.. Трасологическая диагностика по делам о дорожно-транспортных происшествиях : дис. … канд. юрид. наук. — Москва, 2016.

3. Майлис, Н. П. Трасология и трасологическая экспертиза : курс лекций — Москва : РГУП, 2015.

4. Криминалистическое исследование отделившихся частей транспортных средств : учебно-практическое пособие / О. А. Харламова, М. В. Беляев, М. А. Четвергов. — Москва : Московский университет МВД России имени В. Я. Кикотя, 2018.

References

1. Belyayev M. V. Sovremennyye vozmozhnosti transportno-trasologicheskikh issledovaniy [Modern possibilities of transport and trace studies]: monografiya. — Moskva : Moskovskiy universitet MVD Rossii imeni V. YA. Kikotya, 2017.

2. Belyayev, M. V. Trasologicheskaya diagnostika po delam o dorozhno-transportnykh proisshestviyakh [Trasological diagnostics in cases of road traffic accidents]: dis. … kand. yurid. nauk. — Moskva, 2016.

3. Maylis, N. P. Trasologiya i trasologicheskaya ekspertiza [Trasology and traceological expertise]: kurs lektsiy — Moskva : RGUP, 2015.

4. Kriminalisticheskoye issledovaniye otdelivshikhsya chastey transportnykh sredstv [Forensic research of separated parts of vehicles]: uchebno-prakticheskoye posobiye / O. A. Kharlamova, M. V. Belyayev, M. A. Chetvergov. — Moskva : Moskovskiy universitet MVD Rossii imeni V. YA. Kikotya, 2018.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343

© Бобовкин Михаил Викторович
— доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Ручкин Виталий Анатольевич
— доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры основ экспертно-криминалистической деятельности учебно-научного комплекса экспертно-криминалистической деятельности Волгоградской академии МВД России, заслуженный деятель науки Российской Федерации

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

Транспортные документы — объекты судебно-почерковедческой экспертизы

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные вопросы судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов. На основе анализа общенаучных и криминалистических данных авторы формулируют собственный взгляд на систему транспортных документов, возможности их идентификационного и диагностического исследования при решении задач судебно-почерковедческой экспертизы. Высказывается мнение о доказательственном и ориентирующем значении судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов, рассматриваются вопросы использования ее результатов в правоохранительной деятельности.

Ключевые слова: криминалистика; судебное почерковедение; судебно-почерковедческая экспертиза транспортных документов; доказательственное и ориентирующее значение транспортных документов; использование результатов судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов.

© Mikhail V. Bobovkin
— Doctor of Law, professor, professor of the department
'Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Vitaliy An. Ruchkin
— Doctor of Law, professor, professor of the department
of fundamentals of forensics of the Educational-Research Complex
of forensics of the Volgograd Academy of the Ministry of the Interior
of the Russian Federation, honored scientist of the Russian Federation

© Olga Al. Didenko
— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department 'Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Transport documents are the objects of forensic handwriting analysis

Abstract. The current paper has considered the urgent issues of forensic handwriting analysis of transport documents. According to the study of general scientific and forensic data, the authors have formulated their own views on the system of transport documents, the possibility of their identification and diagnostic research to solve problems of forensic handwriting analysis. There has been expressed an opinion about the evidentiary and guiding value of forensic handwriting analysis of transport documents. There have been considered the use of its results in law enforcement.

Keywords: forensics; forensic handwriting; forensic handwriting analysis of transport documents; evidentiary and guiding value of transport documents; use of the results of forensic handwriting analysis of transport documents.

В правоохранительной деятельности Российской Федерации судебно-почерковедческая экспертиза относится к числу наиболее распространенных видов криминалистического исследования. Ее назначение чаще всего связано с уголовным и гражданским судопроизводством по делам, относящимся к различным сферам общественной жизни, в том числе — транспортной.

Эффективность работы транспорта базируется на комплексе мер, включающих оборот специальных документов, обеспечивающих пропускной режим, грузовые и пассажирские перевозки, транспортную

инфраструктуру, хозяйственную деятельность и т.д. В целом они характеризуются определенной формой и содержанием, что позволяет выделить их в отдельную группу под названием «транспортные документы».

Рукописная часть этих документов в виде текстов, кратких записей и подписей органично вписывается в традиционную систему объектов судебно-почерковедческой экспертизы, исследование которых осуществляется для установления фактов, имеющих доказательственное и ориентирующее значение в правоохранительной деятельности. Они разделяются на подлинные и подложные. Последние именуются поддельными, так как характеризуются свойствами интеллектуального и материального подлога.

В процессуальном аспекте транспортные документы делятся на письменные и вещественные доказательства, образцы для сравнительного исследования.

Как письменные доказательства транспортные документы представляют собой рукописи в сфере административной, экономической, хозяйственной и иной транспортной деятельности, содержание которых имеет значение для эффективного отправления правосудия.

В ситуации, когда транспортные документы выступают объектами материального подлога и используются для подготовки, совершения и сокрытия преступлений (иных правонарушений), они являются вещественными доказательствами.

Транспортные документы — сравнительные материалы предоставляются на судебно-почерковедческую экспертизу в виде образцов почерка, имеющих традиционное деление на свободные, условно-свободные и экспериментальные.

Свободные образцы — это транспортные документы, содержащие особые графические реквизиты – рукописи, выполненные до возбуждения производства по уголовному или гражданскому делу. Они характеризуются сопоставимостью с исследуемым объектом по форме транспортного документа, языку и виду рукописи, другим критериям.

Условно-свободные образцы представляют собой рукописи подозреваемого лица, выполненные после возбуждения уголовного или гражданского дела в протоколах следственных и других процессуальных действий, не связанных с назначением и производством судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов. Они имеют резервное значение и при необходимости используются в исследовании.

Экспериментальные образцы изымаются специально для проведения судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов. Они

должны обладать максимальной сопоставимостью с исследуемой рукописью. Поэтому в ходе их изъятия нужно использовать только аналогичные бланки транспортных документов на основе предъявления требования к подозреваемому лицу о заполнении бланков наиболее сопоставимыми рукописями.

На определение сопоставимости образцов почерка влияет следующая классификация транспортных документов [1].

По сферам транспорта выделяются железнодорожные, воздушные, речные, морские, автодорожные документы.

Наиболее распространенными объектами судебно-почерковедческой экспертизы в сфере железнодорожного транспорта являются железнодорожные накладные и дорожные ведомости. Они используется на внутренних и международных грузовых перевозках.

Железнодорожная накладная — это документ, сопровождающий юридическое оформлением договора перевозки между администрацией железной дороги и грузоотправителем. В качестве сопроводительной документации выступают также сертификат о качестве товара, упаковочный лист и отгрузочная спецификация.

Приложением к железнодорожной накладной является дорожная ведомость. Как транспортный документ она имеет учетную функцию, так как сопровождает груз по пути его следования.

Объектами судебно-почерковедческой экспертизы в сфере автодорожного транспорта зачастую выступают автодорожная накладная и бордеро.

Автодорожная накладная выступает в качестве документа, подтверждающего наличие договора об автодорожной перевозке груза между перевозчиком и отправителем. Содержит информацию о наименовании, дате отгрузки и доставке груза, перевозчике и получателе, их ответственности за утрату и задержку доставки груза.

В бордеро указывается наименование и количество перевозимого груза, ссылки на копии автодорожной накладной.

Сферу морского транспорта представляют такие категории документов, как коносамент, чартер-партия, штурманская и доковая расписка, морская накладная, коммерческий график, адендум, бернс-нот, букинг-нот, деливери-ордер, отгрузочная спецификация, таймшит. Они имеют специальное предназначение, определенную форму и содержание, что характеризует их специфику в качестве объектов судебно-почерковедческой экспертизы.

В частности, коносамент — это документ, выдаваемый судовладельцем грузоотправителю как удостоверение о приемке груза для его перевозки на судах регулярных морских линий.

Штурманская расписка является удостоверительным документом владельца судна о принятии товара к морской перевозке.

Чартер-партия представляет собой договор на перевозку груза между фрахтователем и фрахтовщиком судна. Тайм-чартер — это договор об аренде судна. Аддендум выступает дополнением к договору чартера, изменяющим или дополняющим ранее установленные его условия.

Авиагрузовая накладная является объектом судебно-почерковедческой экспертизы в сфере воздушного транспорта. Она подтверждает наличие договора между грузоотправителем и перевозчиком о перевозке грузов по авиалиниям, где указываются данные о портах отправления и прибытия, сумме платежа за авиаперевозку, ценности груза, стоимости перевозки и др.

В дополнение к изложенному объектами судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов выступают договор смешанной перевозки, извещение о прибытии и расписка о получении груза.

По виду различаются удостоверительные, административные, финансово-экономические, хозяйственные и другие транспортные документы.

Удостоверительные документы включают паспорт, проездной билет и др. Административные документы охватывают локальные акты в сфере транспорта — приказы, распоряжения и т.д. Финансово-экономические документы представляют бухгалтерская отчетность и регистры, накладные, кассовые чеки, доверенности, материалы инвентаризации и калькуляции. Хозяйственные документы составляют акты организационного, приходно-расходного, справочно-технического, учетного и иного характера.

По назначению транспортные документы могут быть официальными и частными. Составление официальных документов регламентируется определенными правилами, установленными для юридических и физических лиц. Частные документы выполняются произвольно, исходя из личных представлений граждан об их форме и содержании.

По сроку действия транспортные документы подразделяются на срочные с определенным сроком действия и бессрочные.

По месту составления транспортные документы определяются как внешние (входящие) и внутренние — составленные в организации.

По юридической силе транспортные документы разделяются на действительные, обладающие юридической силой, и недействительные, которые ее утратили.

По юридической форме транспортные документы представляются в виде оригиналов, дубликатов, копий, выписок и др.

По физическим и химическим свойствам транспортные документы могут быть пригодными к использованию (в нормальном состоянии), ветхими, угасшими, сожженными, разорванными.

Судебно-почерковедческая экспертиза транспортных документов предполагает их исследование в качестве непосредственных объектов и дачу заключения в соответствии с законодательством РФ на основе специальных знаний в области судебного почерковедения с целью установления фактов, имеющих значение для эффективного осуществления правоохранительной деятельности.

Возможности судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов определяются решением ее задач идентификационного и диагностического характера.

Идентификационные задачи связаны с установлением конкретного исполнителя рукописной части транспортных документов либо факта выполнения множества содержащихся в них рукописей одним лицом или разными лицами [2].

Диагностические задачи направлены на установление личностных характеристик (качеств) исполнителя рукописной части транспортных документов, внутренних и внешних условий ее выполнения. В настоящее время делятся на общие, собственные, классификационные, ситуационные, временные (хронографические) [3].

Общие диагностические задачи имеют универсальный характер, так как решаются в ходе любого криминалистического исследования почерка. Они связаны с установлением наиболее общих условий выполнения рукописи в виде основной или промежуточной цели судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов и включают:

— установление факта выполнения рукописной части транспортных документов в обычных (нормальных) или необычных условиях письма;

— определение характера необычности выполнения рукописной части транспортных документов — воздействия на процесс письма временных или постоянно действующих сбивающих факторов;

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

— определение принадлежности естественного сбивающего фактора к подгруппе внутренних (функциональных) либо подгруппе внешних (обстановочных) воздействий.

Собственно диагностические задачи связаны с установлением внутренних сбивающих факторов в виде:

1) необычного функционального состояния исполнителя рукописной части транспортных документов: психофизиологического (стресс, аффект, возбуждение, торможение); патологического — психического, соматического;

2) способа намеренного изменения почерка: перемена привычно пишущей руки, использование букв печатной формы, подражание почерку другого лица и школьным прописям, автоподлог рукописи, скорописная маскировка, письмо с необычным удержанием пишущего прибора, компетентное изменение и др.

Классификационно-диагностические задачи направлены на установление типологической — групповой принадлежности исполнителя рукописной части транспортных документов к определенному классу по социально-демографическим, психологическим, иным характеристикам, таким как: пол, возраст, характер, темперамент, и др.

Ситуационно-диагностические задачи связаны с установлением факторов необычной внешней обстановки выполнения рукописной части транспортных документов. К ним относится непривычная поза исполнителя, использование необычных орудий и материалов письма, ограничение зрительного контроля или темнота, письмо в движущемся транспорте, на холоде и т.д.

Хронографические (греч. *chronos* — время, и *grapho* — пишу) диагностические задачи направлены на установление по признакам почерка хронометрической (абсолютной) и хронологической (относительной) давности выполнения рукописной части транспортных документов.

На решение задач судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов оказывает существенное влияние форма их отдельных категорий.

В виде специфики реквизита — места рукописей (объем, цвет, линовка и т.д.) она является фактором вариационности (программной, коррекционной) и избирательной изменчивости почерка исполнителя, что сказывается на выражении идентификационных и диагностических признаков.

Указанное выделяет частную методику судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов, которая имеет уровневую структуру.

Первый уровень «Предварительное исследование» связан только с гипотетическим (ориентирующем) решением основной задачи экспертизы. Он включает следующие этапы:

— ознакомление с материалами, поступившими на судебно-почерковедческую экспертизу транспортных документов;

— предварительный анализ рукописной части исследуемого транспортного документа;

— предварительный анализ сравнительного материала;

— предварительное сравнительное исследование рукописной части исследуемого транспортного документа и сравнительного материала;

— предварительная оценка результатов исследования и выдвижение экспертных версий об исполнителе рукописной части исследуемого транспортного документа;

— планирование дальнейшего процесса судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов.

Второй уровень «Детальное исследование» реализуется в виде последовательного углубления в изучении ранее обретенных на первом уровне предварительных данных и включает следующие этапы:

— детальный анализ информативных — диагностических и идентификационных признаков в рукописной части исследуемого транспортного документа;

— детальный анализ информативных признаков в сравнительных образцах почерка предполагаемого исполнителя;

— детальное сравнение информативных признаков, установленных в рукописной части исследуемого транспортного документа и сравнительных образцах;

— детальная оценка результатов исследования информативных признаков, установленных в рукописной части исследуемого транспортного документа и сравнительных образцах, формирование выводов эксперта.

Третий уровень «Оформление результатов исследования» направлен на составление заключения эксперта и иллюстративного материала в соответствии с законодательством РФ.

В целом назначение и производство судебно-почерковедческой экспертизы транспортных документов способствует повышению эффективности правоохранительной деятельности Российской Федерации. Дальнейшее развитие этой области специальных знаний и

практической судебно-экспертной деятельности оказывает непосредственное положительное влияние на уровень законности и правопорядка в стране.

Литература

1. Возможности криминалистического исследования транспортных документов / М. В Бобовкин, В. А. Ручкин // Вестник академии Следственного комитета. — 2018. — № 4. — С. 157—161.

2. Криминалистика. Исследование документов : учебное пособие для вузов / под редакцией М. В. Бобовкина, П. Л. Гришина, А. А. Проткина. — Москва : Издательство Юрайт, 2017.

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

References

1. Vozmozhnosti kriminalisticheskogo issledovaniya transportnykh dokumentov [Possibilities of forensic research of transport documents]/ M. V Bobovkin, V. A. Ruchkin // Vestnik akademii Sledstvennogo komiteta. — 2018. — № 4. — S. 157—161.

2. Kriminalistika. Issledovaniye dokumentov [Forensic science. Research of documents]: uchebnoye posobiye dlya vuzov / pod redaktsiyey M. V. Bobovkina, P. L. Grishina, A. A. Protkina. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2017.

3. Bobovkin, M. V. O sistematizatsii diagnosticheskikh zadach sudebno-pocherkovedcheskoy ekspertizy [On the systematization of diagnostic tasks of forensic handwriting examination]/ M. V. Bobovkin, N. A. Solov'yeva // Sudebnaya ekspertiza. — 2013. — № 3 (35). — S. 24—31.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 347.822:351.814

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

© Горовой Владислав Викторович
— старший научный сотрудник НИЦ-2 ФКУ НИИ ФСИН России

Некоторые направления по обеспечению безопасности транспортного комплекса Российской Федерации

Аннотация. В статье на основании статистических данных и научных источников раскрыты возможные внутренние угрозы транспортному комплексу Российской Федерации и его инфраструктуре. С учетом практической необходимости в условиях отдельных ограничений в профильном законодательстве необходимо сосредоточить усилия на вопросе оптимизации подходов к реализации требований транспортной безопасности. В частности, обосновывается необходимость применения новейших средств и методов обеспечения досмотровых мероприятий. Полученная информация позволит выделить приоритетные направления деятельности правоохранительных органов в сфере обеспечения транспортной безопасности.

Ключевые слова: транспортный комплекс; транспортная безопасность; служба транспортной безопасности; транспортные средства; террористический акт; профилактика преступности; досмотр пассажиров.

© Viktor V. Gorovoy
— Candidate of Law, associate professor of the department
‘Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Vladislav V. Gorovoy
— senior researcher of the Research Center-2 of PKU
Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

Some trends in security enforcement of the Russian transport complex

Abstract. On the basis of statistical data and scientific sources the current paper has considered the possible internal threats to the transport complex of the Russian Federation and its infrastructure. Taking into account the practical value because of certain restrictions in the specialized legislation, it is necessary to focus on optimization of the approaches to the implementation of transport security requirements. In particular, there has been substantiated the necessity to use the latest means and methods of inspection activities. The obtained data will allow identifying the priority areas of law enforcement activities in the field of transport security.

Keywords: transport complex; transport security/safety; transport security agency; vehicles; terrorist attack; crime prevention; passenger inspection.

Транспортный комплекс в Российской Федерации, включающий в себя инфраструктуру таких видов транспорта, как железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный и трубопроводный, является сферой человеческой деятельности, и для обеспечения его безопасного функционирования необходимы современные методы и механизмы, способные на ранних этапах выявить причины снижения его безопасности. Действующие сегодня мероприятия по обеспечению безопасности транспортного комплекса носят всеобъемлющий характер: это недопущение административных правонарушений, борьба с преступлениями небольшой и средней тяжести общеуголовного характера и противодействие тяжким преступлениям, в том числе преступлениям против общественной безопасности, против основ конституционного строя и безопасности государства. Данные проявления криминального характера стали возможны в период перехода России на рыночный путь развития, который изменил не только социально-экономическую систему государства, но и деформировал духовную сторону общества. Новые условия, вместе с духом свободы, принесли ранее названные негативные явления, которые являются причиной снижения транспортной безопасности.

Вопрос обеспечения безопасности транспорта и его инфраструктуры является одним из основных направлений деятельности как государственных, так и негосударственных, правоохранительных органов России. [В соответствии со ст. 4 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» систему субъектов обеспечения транспортной безопасности образуют субъекты транспортной инфраструктуры и уполномоченные федеральные органы исполнительной власти. Кроме того, в ст. 5 Закона дополнительно названы специализированные организации в области обеспечения транспортной безопасности.] Данная проблема превратилась в фактор, серьезно дестабилизирующий обстановку на объектах транспортного комплекса Российской Федерации. Защиту объектов транспортной

инфраструктуры и транспортных средств (в том числе на основании договоров) осуществляют подразделения ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта или аккредитованные для этой цели в установленном порядке юридические лица. Необходимо отметить, что в законе определено, что работники подразделений транспортной безопасности после прохождения профессиональной подготовки и медицинского осмотра при исполнении должностных обязанностей имеют право на применение физической силы, специальных средств и служебного огнестрельного оружия.

В настоящее время угроза совершения преступлений террористического толка и общеуголовного характера хоть и снижается, но все же остается реальной и трагической. Анализ официальных статистических данных ФКУ «ГИАЦ МВД России» позволяет охарактеризовать криминальную ситуацию на железнодорожном, воздушном, морском и речном видах транспорта. Так, в 2019 г. было зарегистрировано 36 153 преступления, из которых на дорогах и трассах (дорогах) вне населенных пунктов совершено 61 разбойное нападение, 145 грабежей, выявлено 95 фактов незаконного приобретения, передачи, сбыта, хранения, перевозки или ношения оружия, его основных частей, боеприпасов, на 7,6% (с 1679 до 1806) возросло количество преступлений террористического характера [1]. При этом основная доля зарегистрированных преступлений, совершаемых на транспорте, приходится на железнодорожный транспорт (76% — в 2015 г. и 79% — в 2019 г.) (рис. 1).

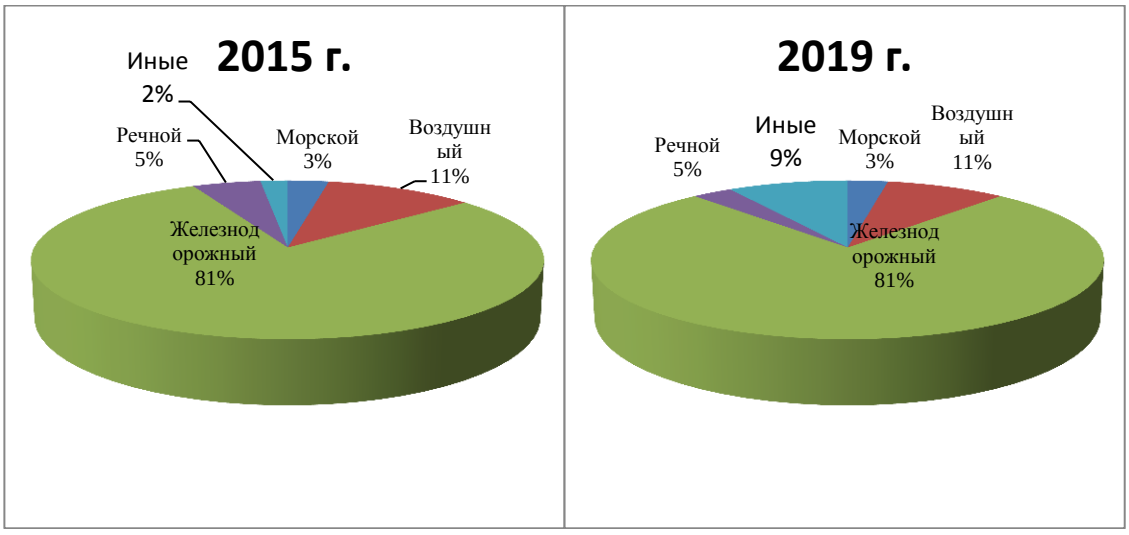


Рис. 1. **Доля зарегистрированных преступлений на отдельных видах транспорта Российской Федерации в 2015 и 2019 гг.** [2, стр. 45]

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%). С учетом изложенного отметим, что число террористических актов на транспорте незначительно, но 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 [3, стр. 96].

Анализ состояния преступности на транспорте важен в деятельности правоохранительных органов, в том числе и потому, что транспорт — мобилизационный резерв в условиях чрезвычайных ситуаций и военного положения.

Транспортный комплекс выполнять свои задачи способен только в условиях обеспечения его безопасного функционирования. Многолетние исследования показывают, что безопасность транспортного комплекса определяется уровнем профессиональной подготовки работников, эффективностью системы контроля и борьбы с криминальными проявлениями в данной сфере. В современных условиях возник ряд угроз и вызовов для транспортной сферы, которые отрицательно сказываются на состоянии ее безопасности.

Представляется, что в настоящее время негативное влияние продолжает оказывать прошедшее сокращение штата сотрудников правоохранительных органов на транспорте (в 2015 г на 10%), 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., острая нехватка аттестованных кадров (некомплект за последние пять лет увеличился почти в два раза).

С учетом особенностей функционирования транспортного комплекса страны, возможности совершения административных правонарушений, преступлений небольшой и средней тяжести общеуголовного характера, в том числе уязвимости его объектов в террористическом отношении, сотрудниками правоохранительных органов и ведомственной охраны во взаимодействии с администрациями транспортного комплекса проводится комплекс мероприятий, направленных на недопущение совершения преступлений и фактов незаконного вмешательства в

деятельность объектов транспорта Российской Федерации. Так, например, с использованием программно-технического комплекса ПТК «Розыск-Магистраль» на постоянной основе проводятся мероприятия по отработке пассажиропотока на предмет выявления лиц, находящихся в розыске, а также причастных к террористической и экстремистской деятельности. Программно-технический комплекс позволяет в автоматическом режиме осуществлять поиск лиц, находящихся в федеральном и местном розыске, путем сравнения базы данных федерального и местного розыска с базой данных приобретаемых билетов. При покупке разыскиваемым преступником билета информация попадает на сервер ПТК «Розыск-Магистраль». В дальнейшем эти сведения передаются в линейные отделы полиции на транспорте, расположенные по пути следования, и нарядами полиции принимаются меры к задержанию преступника. Также «профилактика правонарушений обеспечивается посредством оборудования транспорта системами видеоконтроля пассажиропотока, техническими средствами обнаружения и обезвреживания оружия, взрывчатых веществ, досмотра ручной клади и багажа, средствами видеонаблюдения, экстренной связью “гражданин-полиция”, а также внедрением в деятельность органов внутренних дел технических систем управления нарядами полиции, привлеченными силами, задействованными для охраны правопорядка, контроля за обстановкой и транспортными потоками» [2, стр. 46].

Правоохранительные органы во взаимодействии с подразделениями транспортной безопасности являются еще и одним из эффективных инструментов государства в деле профилактики преступности и обеспечения общественного порядка на транспорте и объектах транспортной инфраструктуры. Они представляют собой единую систему органов и подразделений, обеспечивающих в пределах своей компетенции правопорядок на транспорте в специфической обстановке, обусловленной технологическими процессами перевозки пассажиров и грузов, а также несовпадением границ транспортных магистралей с административными границами федеральных округов и территорий субъектов РФ.

Хотя деятельность правоохранительных органов и подразделений транспортной безопасности в рассматриваемой сфере строится в строгом соответствии с нормативной правовой базой, регулирующей функционирование транспортного комплекса, однако при наличии развитой правовой основы предупреждения преступности, единых правил организации обеспечения безопасности на объектах транспорта наблюдаются некоторые юридические пробелы. Например, субъекты транспортной инфраструктуры, к числу которых относятся юридические лица — собственники объектов транспорта, перевозчики и другие организации в соответствии с действующим законодательством РФ правомочны лишь реализовывать отдельные, единичные меры по обеспечению транспортной безопасности [приказ Минтранса России от 11

февраля 2010 г. № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»] и осуществлять подготовку специалистов в области обеспечения транспортной безопасности. [Речь идет о подготовке работников служб безопасности, создаваемых субъектами транспортной инфраструктуры.]

Так, функция по проведению досмотров (в том числе дополнительных и повторных) пассажиров, их багажа, ручной клади и личных вещей, возложена законом на уполномоченных сотрудников подразделений транспортной безопасности с возможностью привлечения сотрудников полиции, в целях обеспечения транспортной безопасности, которой установлено, что такие досмотры проводятся в случаях, предусмотренных требованиями по обеспечению транспортной безопасности, установленными ст. 8, 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности», постановлением Правительства РФ от 15 ноября 2014 г. № 1208 «Об утверждении требований по соблюдению транспортной безопасности для физических лиц, следующих либо находящихся на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, по видам транспорта, а также в зонах безопасности, установленных вокруг отдельных судов и (или) иных плавучих средств с ядерным реактором либо судов и (или) иных плавучих средств, транспортирующих ядерные материалы, объектов транспортной инфраструктуры», а именно физические лица, следующие либо находящиеся на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве, обязаны:

1) осуществлять проход (проезд) в зону транспортной безопасности в установленном субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком порядке, с обязательным проведением досмотра, включающего в себя обследование физических лиц, а также транспортных средств, грузов, багажа, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц, и иных материальных объектов живой или неживой природы (данный досмотр проводится в порядке, определенном приказом Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227, в целях обнаружения оружия, взрывчатых веществ или других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть);

2) выполнять требования сил обеспечения транспортной безопасности, направленные на обеспечение транспортной безопасности, а также не предпринимать действий, препятствующих выполнению ими служебных обязанностей;

3) информировать силы обеспечения транспортной безопасности о событиях или действиях, создающих угрозу транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры или транспортного средства.

Однако процессуальный порядок ее осуществления до логического завершения не доведен.

В случае идентификации в ходе досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ при условии отсутствия законных оснований для их ношения или хранения либо в случае выявления лиц, не имеющих правовых оснований для прохода (проезда) в зону транспортной безопасности или ее часть, силы транспортной безопасности информируют об этом уполномоченные подразделения федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке и реализации государственной политики и нормативному правовому регулированию в сфере федерального органа исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации для принятия мер реагирования в соответствии с их компетенцией.

По нашему мнению, досмотр пассажиров, их багажа, ручной клади и личных вещей нужно проводить не только применяя ПТК «Розыск-Магистраль», но и с применением новейших дистанционных технологий вплоть до искусственного интеллекта, методов определения и распознавания вышеназванных предметов, а при их наличии или подозрении их наличия в полном объеме в специализированных помещениях (с соблюдением необходимых мер безопасности), которые должны быть оборудованы собственником объекта оборудованием с учетом специфической деятельности правоохранительных органов.

Еще одним условием для стабилизации безопасности транспортного комплекса, необходимо сохранение специализации правоохранительных органов на транспорте и применение новых методик выявления лиц, склонных к совершению преступления, террористического акта и расследования преступлений. Последние должны способствовать выявлению самих причин совершения преступлений различной криминальной направленности на объектах транспорта и его инфраструктуре.

Нужны четко выработанные направления, которые способны повысить безопасность транспортного комплекса и его инфраструктуры, а именно, плановый переход транспортных органов на электронный документооборот и контроль. Требуется активизация взаимодействия следователей и подразделений оперативно-розыскной деятельности при расследовании преступлений на транспорте.

Приведенные выше положения позволяют отметить, что неисполнение подразделениями транспортной безопасности возложенных на них обязанностей влечет соответствующую административную и уголовную ответственность. Однако основные задачи, такие как: предупреждение и пресечение преступлений, обеспечение охраны общественного порядка; проведение оперативно-розыскных мероприятий в целях выявления и установления лиц, подготавливающих преступления, обнаружения оружия, боеприпасов и взрывных устройств; оформление изъятых в ходе

досмотров пассажиров оружия, боеприпасов, взрывных устройств, взрывчатых, радиоактивных, наркотических, ядовитых, отравляющих и других веществ, запрещенных к перевозке, должны исполнять сотрудники полиции в полном объеме, в тесном взаимодействии с администрацией конкретного транспортного объекта и службами транспортной безопасности.

Несмотря на относительно организованный уровень противодействия преступности на объектах транспорта проблемы остаются и требуют мониторинга и постоянного разрешения. Положительными в данном направлении являются перспективы совершенствования деятельности по обеспечению транспортной безопасности, заложенные в Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р): формирование системы нормативных правовых актов во исполнение Федерального закона «О транспортной безопасности».

Литература

1. Состояние преступности в России за январь—декабрь 2019 // Министерство внутренних дел Российской Федерации ФКУ ГИАЦ, 2019.

2. Борисов, А. В. Состояние и основные тенденции развития преступности на объектах транспорта Российской Федерации // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. — 2019. — № 2 (24).

3. Горовой, В. В. О некоторых вопросах обеспечения транспортной безопасности в ходе проведения массовых мероприятий / В. В. Горовой, М. А. Чварков // Стрессоустойчивость в системе противодействия современным угрозам безопасности личности, общества и государства: материалы 17-й международной научно-практической конференции (Москва, 26 ноября 2015 г.). — Москва : Академия управления МВД России, 2015.

References

1. Sostoyaniye prestupnosti v Rossii za yanvar'—dekabr' 2019 [The state of crime in Russia in January-December 2019]// Ministerstvo vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii FKU GIATS, 2019.

2. Borisov, A. V. Sostoyaniye i osnovnyye tendentsii razvitiya prestupnosti na ob"yektakh transporta Rossiyskoy Federatsii [State and main trends in the development of crime at transport facilities of the Russian Federation]// Rassledovaniye prestupleniy: problemy i puti ikh resheniya. — 2019. — № 2 (24).

3. Gorovoy, V. V. O nekotorykh voprosakh obespecheniya transportnoy bezopasnosti v khode provedeniya massovykh meropriyatiy [On some issues of ensuring transport security during mass event]/ V. V. Gorovoy, M. A. Chvarkov // Stressoustoychivost' v sisteme protivodeystviya sovremennym ugrozam bezopasnosti lichnosti, obshchestva i gosudarstva: materialy 17-y mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (Moskva, 26 noyabrya 2015 g.). — Moskva : Akademiya upravleniya MVD Rossii, 2015.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 351.81

© Дроздова Елена Анатольевна,
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
Gorbunovala@ya.ru

© Кочкина Оксана Владимировна
— научный сотрудник отдела психологического обеспечения профессиональной деятельности сотрудников уголовно-исполнительной системы центра исследования проблем исполнения уголовных наказаний и психологического обеспечения профессиональной деятельности сотрудников уголовно-исполнительной системы, ФКУ НИИ ФСИН России,
oksana-budjaeava@rambler.ru

Британская транспортная полиция

Аннотация. В статье рассматриваются исторические этапы становления британской транспортной полиции. Акцентируется внимание на особенностях формирования органов управления полиции, а также некоторых вопросах правовой регламентации деятельности британской полиции. Анализируются причины и условия, побудившие к созданию данного органа, и некоторая нормативная правовая база, регламентирующая деятельность британской транспортной полиции. Для Российской Федерации представленный опыт будет весьма полезным, так как область обеспечения безопасности транспортных сообщений является сложным направлением и многоаспектным, требующим дополнительных исследований с применением эффективного, многолетнего опыта в исследуемой сфере, который получен в зарубежных странах.

Ключевые слова: полиция; персонал; сотрудник; транспорт; железные дороги.

© Elena An. Drozdova
— Candidate of Law, associate professor of the department ‘Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Oksana V. Kochkina
— researcher of the department of psychological support
of professional activities of employees of the penitentiary system
of the Center for research on problems of execution of criminal
sentences and psychological support of professional activities
of employees of the penitentiary system of the Research Institute
of the Federal Penitentiary Service of Russia

British Transport Police

Abstract. The current paper has analyzed the historical periods of the British Transport Police formation. The attention has been focused on the peculiarities of the formation of police management bodies, as well as on some issues of legal regulation of the British police activities. There have been analyzed the reasons and conditions that prompted the establishment of this body, as well as some regulatory legal framework governing the British Transport Police activities. For the Russian Federation, the presented experience is of great use, since the field of transport security enforcement is a complex and multifaceted area that requires additional study using effective, long-term experience, which has been obtained by foreign countries.

Keywords: police; staff; employee; transport; railways.

Ретроспективный анализ британской полиции основывается на поэтапном становлении и развитии. Британская транспортная полиция — это специальные силы, деятельность которых направлена на обеспечение законности и правопорядка при передвижении пассажиров по железным дорогам на территории Англии, Уэльса и Шотландии, а также на охрану метрополитенов Лондона и некоторых территорий трамвайных сообщений.

История создания централизованной полицейской службы берет свое начало с 1796 г., основоположником идеи создания полиции был Патрик Колкухаун. Данное предложение было сопровождено массой дискуссий и неточностей в реализации. И наконец, в 1829 г. Роберт Пил представил в парламенте свое предложение о создании столичной полиции. Вместе с тем к моменту возникновения полицейского подразделения уже с 1758 г. существовали железные дороги. И первый закон о железнодорожном транспорте был издан именно в 1758 г. Должности сотрудников железнодорожной полиции были провозглашены как констебль, что было отражено в законе 1673 г.

В 1830 г. герцог Веллингтон официально открыл Ливерпульско-Манчестерскую железную дорогу. Это была первая в мире железная дорога общего пользования, которая перевозила грузы и пассажиров на локомотивах. Однако это событие было омрачено первой

железнодорожной катастрофой. Уильям Хаскиссон вышел из поезда на рельсы вопреки инструкциям железнодорожной компании и был сбит проезжающим паровозом. Эта авария и трудности с контролем массовых беспорядков в тот день подчеркнули необходимость охраны железной дороги. Именно этот случай положил начало существованию и значимости транспортной полиции.

Через несколько месяцев после введения в действие столичной полиции и открытия Ливерпульско-Манчестерской железной дороги были сформированы первые структурные подразделения железнодорожной полиции. В ноябре 1830 г. в протоколах Ливерпульско-Манчестерской железной дороги упоминается «полицейское учреждение» [URL: https://www.btphg.org.uk/ (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)].

Сотрудники железнодорожной полиции были призваны обеспечивать охрану общественного порядка на железнодорожном транспорте, в том числе на линиях контроля движения железнодорожного транспорта.

В 1831 г. был принят Закон «О специальных должностях», что позволило железнодорожной полиции контролировать не только железную дорогу, но и прилегающую область. Обязанности рассматриваемых сотрудников полицейской службы заключались в поддержании правопорядка на железных дорогах и в регулировании движения поездов. Эти обязанности несколько изменились в течение следующих 50 лет, когда сеть железных дорог расширилась по всей стране.

Масштабы железнодорожной системы росли с каждым годом, что явилось причиной увеличения персонала. Тысячи людей строили станции, прокладывали пути, строили насыпи и рыли туннели. Многие из этих «военно-морских сил» прибыли из Ирландии, Уэльса и даже с континента.

Сотрудники полиции в данный период времени не всегда могли обеспечить общественный порядок на маршрутах патрулирования, поскольку количество полицейских не могло обслуживать столь обширную территорию. В 1839 г. железная дорога Честера и Биркенхеда находилась в стадии строительства, когда вспыхнули столкновения между английскими и ирландскими «мореплавателями».

Необходимо отметить, что с появлением механической сигнализации, телеграфа для улучшения связи и введения полицейских сил округов и районов роль железнодорожного полицейского «на линии пути» для защиты пути и регулирования движения стала излишним требованием. Вместо этого предполагалось, что они будут осуществлять профилактические мероприятия по предотвращению правонарушений и расследовать преступления на транспорте.

Регламент Ливерпульской и Манчестерской железной дороги 1837 г. требовал от предполагаемых пассажиров обращаться к должностным лицам за билетом. Обязательным требованием было уведомление за 24 часа о поездке и отметка в специальной книге пассажира «имя, адрес, место рождения, возраст, род занятий и причину поездки» [URL:

https://www.btphg.org.uk/ (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)]. Отсюда и термин «касса». Если считалось, что поездка совершалась по «законной причине», то пассажиру выдавался билет.

Железнодорожная сеть и ее расширяющиеся масштабы дали противоположный результат, который заключался в предоставлении преступникам возможностей быть более мобильными и передвигаться по всей стране для совершения преступлений. Также, по мере увеличения количества товаров, перевозимых по железной дороге, росло количество краж на железных дорогах. В 1848 г. железная дорога Восточных графств потеряла 76 единиц багажа всего за один день, а к следующему году кражи с крупнейших шести железных дорог составили более 100 тыс. фунтов стерлингов в год [URL: https://clck.ru/RBqnr (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)]. Кражи товаров часто совершались сотрудниками, обеспечивающими работу железных дорог, и в 1873 г. 10 таких сотрудников были приговорены к 10 годам тюремного заключения за кражу у своих работодателей. Первое железнодорожное убийство было совершено немцем по имени Мюллер, который ограбил и убил другого пассажира в поезде на севере Лондона в 1864 г.

Впервые британская полиция арестовала за «границей» преступника в 1874 г., так сотрудники железнодорожной полиции посетили Соединенные Штаты Америки, где арестовали бывшего сотрудника, который присвоил деньги при осуществлении своей профессиональной деятельности на железной дороге.

Поскольку требования о компенсации за потерянный товар увеличились, железнодорожные компании решили действовать путем создания отделов расследования. Лондонская и Северо-Западная железная дорога и Великая Западная железная дорога сформировали свой отдел в 1863 г., и несколько лет задействовали полицейских в штатском для проведения специальных расследований.

Поскольку обязанности полиции были переквалифицированы с управления дорожным движением на охранные функции, контроль над ними был разделен, и основные отделы, такие как операционный и коммерческий, имели свои собственные полицейские подразделения. Это привело к упадку железнодорожной полиции. После принятия Закона о полиции 1856 г. полицейские силы округа формировались и становились более централизованными и наделенными едиными функциями.

Некоторые железнодорожные компании сохранили полицейские силы с униформой и полицейскими полномочиями, тогда как другие сократили свои силы, их обязанности были ограничены теми, которые были в интересах компаний. К сожалению, они выполняли задачи, не связанные с полицией, и на одной железной дороге нанимали железнодорожников, не пригодных для выполнения обычных обязанностей должностных лиц. По факту железнодорожная полиция представляла собой совокупность различных сил, некоторые из которых имели опытных людей в униформе,

а другие — старых и недисциплинированных офицеров, «полицию» только по названию и с разнообразными обязанностями.

С 1900 г. несколько железнодорожных компаний реорганизовали свои полицейские силы. Железная дорога Лондона, Брайтона и Южного побережья фактически были реформированы, за ними последовали Грейт-Истерн, Северо-Восток и Мидленд в 1910 г., Каледония в 1917 г. и Британская железнодорожная компания в 1918 г. [URL: https://clck.ru/RBqnr (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)]. Как и почти все силы графств и районов, эти реорганизованные силы были во главе с бывшими армейскими офицерами.

В то время полиция Северо-Восточной железной дороги стала первой полицейской службой в этой стране, которая начала использовать кинологические службы в современном понимании. Данные преобразования стали новым этапом становления эффективной полиции на транспорте XX в. [URL: https://www.btphg.org.uk/ (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)]. Эти реформы были проведены своевременно, поскольку Первая мировой войны продиктовала свои условия существования и развития транспортной полиции в стране.

В некоторых подразделениях железнодорожной полиции было задействовано более половины личного состава, а остальные офицеры были дополнены специальными должностными лицами и впервые женщинами-полицейскими. В 1914 г. полиция Грейт-Восточной железной дороги наняла девять женщин в качестве специальных должностных лиц, что стало своего рода сенсацией. На современном этапе британская транспортная полиция представляет собой независимый орган, который осуществляет контроль за железнодорожным транспортом. Сегодня основная миссия британской транспортной полиции заключается в обеспечении общественной безопасности, законности и общественного порядка на транспорте.

В 2003 г. вступил в действие закон о железнодорожной и транспортной полиции, в котором отразились обязанности управляющих властей исследуемой полиции, а именно: координация соответствующей деятельности, выделение бюджетных средств для обеспечения подразделений полиции, расстановка сотрудников на должности полицейских старшего состава и др. [URL: https://www.legislation.gov.uk/ (дата обращения: 1 ноября 2020 г.)] В 2014 г. были произведены существенные изменения в структуре транспортной полиции, которые способствовали объединению структурных подразделений в три крупных отдела по географическому признаку.

Представленный исторический опыт Британии будет очень полезен Российской Федерации. Ведь деятельность в области обеспечения безопасности транспортных сообщений является сложным и многоаспектным явлением и требует дополнительных исследований с применением эффективного, многолетнего опыта в исследуемой сфере,

который получен в зарубежных странах. Полагаем, что необходимо более детально изучить нормативную правовую базу с целью имплементации отдельных норм в наших дальнейших исследованиях.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.3/.7

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

Меры, направленные на предупреждение преступлений, связанных с неправомерным изменением идентификационной маркироки транспортных средств

Аннотация. В статье исследуются особенности противоправного деяния, предусмотренного ст. 326 УК РФ (подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства), рассматриваемого как одно из звеньев преступной схемы, связанной с неправомерным завладением транспортным средством с целью его хищения и последующей перепродажи. Раскрываются некоторые проблемы правового характера, возникающие при регистрации автотранспорта с измененной идентификационной маркировкой. В заключении автором предлагаются конкретные меры, касающиеся технологии нанесения идентификационной маркировки на новые транспортные средства на заводах-изготовителях, которые позволили бы снизить количество преступлений этого вида. Также указываются и другие возможности устранения причин и условий, способствующих совершению преступлений, связанных с неправомерным изменением идентификационной маркировки транспортных средств.

Ключевые слова: идентификационный номер; транспортное средство; технология нанесения маркировочных обозначений; неправомерное изменение идентификационной маркировки; хищение транспортных средств.

© Vladimir Al. Zhavoronkov
— senior lecturer of the department ‘Criminal law, Criminal Procedure and Criminalistics’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

On the preventive measures of the crimes associated with illegal modification of an identification numbers of vehicles

Abstract. The current paper has analyzed the features of the unlawful act envisaged by Art. 326 of the Criminal Code of the Russian Federation (falsification or destruction of the vehicle identification number), considered as one of the links in a criminal scheme related to unlawful seizure of a vehicle for the purpose of its theft and subsequent resale. There have been considered some legal problems that arise during the registration of vehicles with modified identification numbers. In conclusion, the author has proposed specific measures for applying identification numbers to new vehicles at manufacturing plants, which would reduce the number of such crimes. Also, there have been identified other possibilities for eliminating the causes and conditions for the crimes associated with illegal modification of an identification numbers of vehicles.

Keywords: identification number; vehicle; marking technology; illegal modification of an identification number; vehicle theft.

Подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства (*VIN — Vehicle identification number*), хотя и является самостоятельным составом преступления (ст. 326 УК РФ), во многих случаях связана с другими, более тяжкими противоправными деяниями, такими как хищение транспортных средств, совершаемое в различных формах: кража (ст. 158 УК РФ), грабеж (ст. 161 УК РФ), разбой (ст. 162 УК РФ). Это обусловлено тем, что изменение идентификационной маркировки транспортного средства в данном случае является только частью довольно сложной преступной схемы, основной целью которой является реализация (перепродажа) похищенного транспортного средства как целого изделия или его разукомплектование и продажа деталей, узлов и агрегатов по отдельности. И, если реализация отдельных элементов автомобиля, не имеющих маркировочных обозначений, по которым может быть установлена его принадлежность к конкретному транспортному средству, а следовательно, и к конкретному совершенному преступлению, у преступников не вызывает серьезных затруднений, то для реализации целого изделия необходим ряд условий, без соблюдения которых его продажа становится попросту невозможной.

После подачи потерпевшим в правоохранительные органы заявления об угоне автомобиля данные о нем (марке, модели, идентификационном номере, цвете и пр.) поступают в соответствующее информационные базы. С этого момента его перепродажа без серьезной «предпродажной подготовки» становиться весьма рискованной операцией. Для того чтобы сбыть похищенное транспортное средство, преступникам необходимо провести целый комплекс мероприятий по его легализации: изменить маркировочные данные, которые подлежат внесению в регистрационные документы (VIN, номер кузова (рамы), двигателя, если он указан в паспорте транспортного средства). Кроме того, в рассматриваемой

ситуации необходимо и изготовление поддельных документов регистрационного учета на автомобиль и, возможно, документов, удостоверяющих личность «продавца».

В некоторых случаях «подобранный» по определенным параметрам автомобиль похищается, когда у преступников уже есть на руках легальные документы регистрационного учета на транспортное средство аналогичной марки и модели, которое, например, попало в серьезное дорожно-транспортное происшествие или не подлежит восстановлению по причине его повреждения в результате стихийного бедствия, пожара и пр. В данном случае задача сильно упрощается, поскольку преступникам необходимо только изменить маркировку на самом транспортном средстве и подготовить документы, удостоверяющие личность «владельца» автомобиля; других действий, связанных с проведением завершающей стадии преступной схемы (продажи автомобиля), не требуется.

Хотя по общему правилу такие транспортные средства подлежат снятию с регистрационного учета для их дальнейшей утилизации, зачастую этого не происходит, и они попадают в руки преступников, которые приобретают их практически по цене металлолома исключительно с целью получения легальных документов регистрационного учета.

Здесь следует отметить, что серьезной предупредительной мерой использования аварийного автотранспорта в преступных схемах могло бы стать создание федеральной базы данных, в которой концентрировались бы сведения о выведенных из эксплуатации по тем или иным причинам транспортных средствах и отсутствие которой сильно усложняет работу сотрудников, осуществляющих их осмотр и регистрацию (инспекторов ГИБДД, экспертов). На страницах научной литературы вопрос о создании таких информационных массивов поднимался и ранее [3, стр. 36], однако никаких конкретных шагов по решению этой проблемы на практике пока сделано не было.

Несмотря на то что совершение угонов и краж автотранспортных средств в нашей стране в последние годы имеет устойчивую тенденцию к их сокращению, количество преступлений этой узко направленной специфики остается на высоком уровне: в 2019 г. их было совершено 20 017 [URL: https://www.ugona.net/article/satistika-ugonov-2019-prognoz-na-2020-383.html (дата обращения: 25 сентября 2020 г.)]. Кроме того, нельзя забывать и о повышенной общественной опасности части преступлений, объектом которых являются транспортные средства; помимо причинения значительного материального ущерба, их совершение зачастую сопряжено с насильственными действиями, представляющими угрозу для жизни и здоровья потерпевших.

Исходя из вышеизложенного, можно сделать вывод о том, что решение задач, направленных именно на предупреждение преступлений,

связанных с неправомерным изменением идентификационной маркировки транспортных средств и устранение причин и условий, способствующих их совершению, на сегодняшний день имеет первостепенное значение. Это положение нашло свое отражение и в нормативных правовых актах (подп. 2, п. 1 ст. 2 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3-ФЗ «О полиции»), и в научной литературе [4; 6]. Это соответствует и логическому представлению о концепции борьбы с преступностью в целом.

Между тем, стоит отметить, что деятельность в этом направлении, осуществляемая только правоохранительным органами, не может решить многих проблем; предупреждение преступлений всегда носило и носит комплексный характер, поскольку это некая совокупность взаимосвязанных социально-экономических, политических, культурно-воспитательных и других мер, направленных на преодоление причин, ее порождающих [2, стр. 103]. Иными словами, борьба с преступностью — это не только деятельность правоохранительных органов, но и общества в целом в целях обеспечения господства закона, осуществляемое в форме целенаправленной наступательной деятельности на причины, условия преступности и ее саму [5, стр. 320]. Создание условий, при которых реализация преступных схем, связанных с хищением транспортных средств и последующей их перепродажей, станет для преступников трудно выполнимой с технической точки зрения или невыгодной с экономической, является частью комплекса этих мер.

В рамках нормативно-правовой и организационной сферы в последнее время была проделана определенная работа, направленная на противодействие легализации транспортных средств с измененной идентификационной маркировкой. Создание четко отлаженной системы экспертного контроля при совершении регистрационных действий (в первой половине 1990-х гг. на базе ЭКУ МВД России, ЭКУ ГУВД г. Москвы и других экспертных управлений было подготовлено достаточное количество высококвалифицированных специалистов экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел для осуществления экспертного контроля и производства судебных экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств), принятие нормативных правовых документов регионального и федерального значения (Указ Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711) и многое другое сыграло важную роль в снижении уровня преступности рассматриваемого направления.

Между тем количество преступлений, связанных с изменением или уничтожением маркировочных обозначений транспортных средств, хотя и снизилось в сравнении с концом 1990-х и началом 2000-х гг., на протяжении длительного периода времени оставалось стабильно на одном высоком уровне. В последние же годы тенденция их роста опять возобновилась. Об этом свидетельствует и статистика показателей работы

экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел: в 2017 г. этими подразделениями было проведено 12 920 экспертиз и 25 343 исследования, в 2018 г. — 13 299 и 25 803, в 2019 г. — 14 075 и 25 842 соответственно, что также указывает на необходимость определенных действий предупредительного характера.

Безусловно, возникали и определенные сложности в процессе работы в этом направлении, например, в сфере реализации права собственности на приобретенный автомобиль, которое подразумевает совокупность прав по владению, пользованию и распоряжению транспортным средством [1, стр. 75]. Так, в соответствии с подп. «з» п. 12 Положения о Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации, утвержденного Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711, транспортные средства, имеющие скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов, не допускались к участию в дорожном движении путем отказа в регистрации и выдачи соответствующих документов [URL: https://base.garant.ru/12111975/ (дата обращения: 3 октября 2020 г.)], что по сути нарушало права граждан, гарантированных Конституцией РФ (п. 2 ст. 35), а также закрепленных в подзаконных нормативных правовых актах Долгое время данное положение однозначно реализовывалось на практике соответствующими подразделениями ГИБДД, в результате чего добросовестный приобретатель не мог зарегистрировать принадлежащее ему транспортное средство с измененной маркировкой, а следовательно, и использовать его по назначению, что вызывало множество нареканий со стороны владельцев автотранспорта и сопровождалось большим количеством судебных процессов.

Позже в соответствии с п. 2 ст. 20 Федерального закона от 3 августа 2018 г. № 283-ФЗ «О государственной регистрации транспортных средств в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» и утвержденными постановлением Правительства РФ от 12 декабря 2019 г. № 1653 требованиями к дополнительной маркировке транспортного средства и порядком ее нанесения и применения имеющиеся на тот момент противоречия были нивелированы и выработан алгоритм действий, позволяющий осуществлять регистрационные действия и дальнейшую эксплуатацию транспортного средства с измененной идентификационной маркировкой.

В то же время, с точки зрения технологии нанесения маркировочных обозначений на заводах-изготовителях, необходимых мер, направленных на совершенствование и повышение защитных свойств маркировки, которые бы, с одной стороны, позволили препятствовать неправомерному изменению маркировочных данных автомобиля, а с другой — облегчили бы возможность установления факта подделки заводской маркировки, предпринято не было. Между тем изменение общего подхода к

маркированию транспортных средств как отечественных, так и зарубежных, марок на заводах-изготовителях, которые в настоящее время размещены преимущественно на территории РФ, позволило бы решить многие проблемы.

Изменение заводской идентификационной маркировки является трудоемким процессом, требующим высокой квалификации лиц, ее осуществляющих. Необходимо и наличие большого количества сложного инструментария, а также соответствующих производственных площадей. Соблюдение вышеперечисленных условий обусловлено сложностью технологического процесса и необходимостью того, чтобы нанесенная вторичная маркировка была максимально похожа на заводскую; произведенные изменения не должны вызывать сомнений в подлинности маркировочных обозначений, по крайней мере, при визуальном осмотре транспортного средства потенциальным покупателем в ходе переговоров, предшествующих сделке купли-продажи автомобиля.

Поэтому разработка и принятие мер, которые позволили бы, с одной стороны, снизить трудоемкость процесса исследования по установлению признаков подделки заводской маркировки, а с другой — усложнить комплекс операций по ее криминальному изменению, — является одним из основных направлений, на котором необходимо сосредоточиться, проводя работу по предупреждению преступлений, связанных с неправомерным изменением идентификационной маркировки транспортных средств.

Во-первых, серьезным препятствием для совершения преступлений, связанных с изменением маркировочных обозначений транспортных средств, могла бы стать технология, в соответствии с которой рельефное обозначение идентификационного номера наносилось бы не только в передней части автомобиля, как это рекомендовано нормативно-техническими документами (см. ГОСТ 33990-2016. Межгосударственный стандарт. Транспортные средства. Маркировка. Технические требования), но и в задней, тем более что положения указанного стандарта в этом отношении носят рекомендательный, а не устанавливающий характер. Причем, выбирать место нанесения дублирующей рельефной маркировки следует таким образом, чтобы она располагалась на детали, имеющей сложную форму, в складках ее рельефа или на стыке двух деталей, в результате чего выполнение работ по ее изменению было бы невозможно без сложных демонтажно-монтажных операций. При выпуске новой модели автомобиля или даже ее модификации возможно стоило бы наносить дублирующее изображение идентификационного номера уже на другую деталь. Целесообразность внедрения такой технологии подтверждается и экспертной практикой: в работе экспертных подразделений органов внутренних дел не единичны случаи, когда при проведении исследования устанавливалось, что нанесенная в передней части автомобиля заводская идентификационная маркировка

преступниками изменена или уничтожена, а нанесенная в багажном отделении, о которой они просто не знали, оставалась неизменной.

Нанесение дополнительной рельефной идентификационной маркировки применялось на некоторых моделях отечественных (ВАЗ-2170) и зарубежных (*Kia Spectra, Hyundai Sonata*) автомобилей. Однако такая технология маркирования транспортных средств на заводах-изготовителях в нашей стране по каким-то причинам не получила широкого распространения, а затем перестала использоваться и вовсе, хотя с криминалистической точки зрения нанесение дополнительного обозначения идентификационного номера было бы очень полезно и в настоящее время; одними из самых угоняемых в последние годы автомобилями стали *Toyota Camry* — 20,6% и *Hyundai Solaris* — 19,3% от числа проданных автомобилей этих моделей и собираемых, к слову сказать, на территории нашей страны [URL: https://rosinfostat.ru/ugoni/ (дата обращения: 15 октября 2020 г.)]. С точки зрения материальных затрат на производство транспортных средств, нанесение второго идентификационного номера вряд ли бы существенно сказалось как на их увеличении, так и на конечной стоимости изделия.

Другим существенным препятствием на пути преступников и, кроме того, дополнительной возможностью распознавания изменения первичной маркировки стало бы применение технологий с использованием структурированной (рельефной) опорной пластины маркиратора; такая технология применялась некоторыми автопроизводителями, например, *BMW*, *Audi* и др. В настоящее время она также стала бы весьма действенным средством защиты заводской маркировки, затрудняющим ее изменение. Кроме того, помимо структуры поверхности опорной пластины, которая использовалась вышеуказанными производителями, можно было бы применять и рельефную опорную поверхность другого типа.

Еще одним средством, затрудняющим изменение заводской идентификационной маркировки, которое ранее использовалось некоторыми европейскими производителями, могло бы быть крепление дополнительных заводских табличек, обладающих определенными средствами защиты от подделки в других частях кузова, например, в багажном отделении, и наклейка второго экземпляра такой таблички в сервисной книжке.

Современные технологии открывают и другие возможности для идентификации транспортных средств. Раньше таким новшеством стала установка электронных блоков управления, в память которых наряду с различной технической информацией вносился и идентификационный номер транспортного средства. Определенный период времени это было весьма существенным барьером на пути преступников, поскольку изменение данных в электронных носителях информации было технически трудно выполнимо и требовало использования

дорогостоящего и уникального оборудования. При производстве экспертиз и исследований, наоборот, это быстро позволяло установить идентификационный номер исследуемого транспортного средства при помощи соответствующего диагностического оборудования. Однако впоследствии развитие цифровых технологий позволило и преступникам перейти на новый уровень своей деятельности; внесение изменений в память электронных блоков или их замена стали просто выполнимы.

В настоящее время существующие передовые технологии предоставляют и другие возможности, позволяющие противостоять действиям преступников. Установка микрочипа с записанной на него какой-либо информацией, не нуждающегося в постоянном источнике питания, само по себе не является новшеством. Между тем использование таких чипов в конструкции автомобиля, как средства защиты от неправомерных действий, может существенно усложнить деятельность преступников по достижению конечной цели и позволит при обнаружении похищенного транспортного средства быстро и точно определить его принадлежность.

В данном случае речь идет о микропроцессе с памятью только для чтения (*ROM* — англ. *read-only memory* (постоянное запоминающее устройство) с записанной на него информацией без возможности ее изменения, который помещался бы (впрессовывался) непосредственно в «тело» маркируемой или какой-либо другой детали. Обладая малыми размерами, обнаружение чипа преступниками было бы сильно затруднено, а записанная на нем информация могла бы быть легко считываема при проведении экспертного контроля, производстве экспертизы или исследования. Повреждение чипа или его отсутствие однозначно свидетельствовало бы о неправомерном воздействии на этот тип защиты. С выпуском новых моделей транспортных средств или их модификаций изменение места расположения микрочипа стало бы еще одним дополнительным фактором, повышающим защитные свойства маркировки.

Предложенные в статье меры являются только частью комплекса мероприятий, которые могут быть направлены на борьбу с преступлениями, связанными с подделкой или уничтожением идентификационного номера транспортного средства, но их использование наверняка позволит значительно снизить как количество преступлений непосредственно этой направленности, так и улучшить криминогенную обстановку в стране в целом.

Литература

1. Водянов, А. В. Правовые основы противодействия легализации транспортных средств, объявленных в розыск по каналам Интерпола // Вестник РУДН. Серия Юридические науки. — 2012. — № 1. — С. 71—86.

2. Воронин, Ю. А. Введение в криминологию : курс лекций. — Москва, 2008.

3. Жаворонков, В. А. Некоторые особенности информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств // Теория и практика судебной экспертизы. — 2018. — Т. 13. — № 3. — С. 31—37.

4. Еникеев, З. Д. Предупреждение и пресечение преступлений — задача уголовного судопроизводства // Вестник Омского университета. Серия «Право». — 2008. — № 1 (14). — С. 49—54.

5. Криминология : учебник для вузов / под общей редакцией А. И. Долговой. — Москва, 1997.

6. Суденко, В. Е. Установление типа транспортного средства, характера происшествия и их соответствия признакам, указанным в статье 264 Уголовного кодекса Российской Федерации // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 2 (14). — С. 26—34.

References

1. Vodyanov, A. V. Pravovyye osnovy protivodeystviya legalizatsii transportnykh sredstv, ob"yavlennykh v rozysk po kanalam Interpola [. Legal framework for countering the legalization of vehicles on the wanted list through Interpol channels]// Vestnik RUDN. Seriya Yuridicheskiye nauki. — 2012. — № 1. — S. 71—86.

2. Voronin, YU. A. Vvedeniye v kriminologiyu [Introduction to criminology]: kurs lektsiy. — Moskva, 2008.

3. Zhavoronkov, V. A. Nekotoryye osobennosti informatsionnogo obespecheniya sudebnoy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [Some features of the information support of forensic examination of marking designations of vehicles]// Teoriya i praktika sudebnoy ekspertizy. — 2018. — T. 13. — № 3. — S. 31—37.

4. Yenikeyev, Z. D. Preduprezhdeniye i presecheniye prestupleniy — zadacha ugolovnogo sudoproizvodstva [Prevention and suppression of crimes are the tasks of criminal proceedings]// Vestnik Omskogo universiteta. Seriya «Pravo». — 2008. — № 1 (14). — S. 49—54.

5. Kriminologiya [Criminology]: uchebnik dlya vuzov / pod obshchey redaktsiyey A. I. Dolgovoy. — Moskva, 1997.

6. Sudenko, V. Ye. Ustanovleniye tipa transportnogo sredstva, kharaktera proisshestviya i ikh sootvetstviya priznakam, ukazannym v stat'ye 264 Ugolovnogo kodeksa Rossiyskoy Federatsii [Establishing the type of vehicle, the nature of the incident and their compliance with the features specified in Article 264 of the Criminal Code of the Russian Federation]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 2 (14). — S. 26—34.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.98 (347.948.2)

© Киселевич Игорь Валентинович
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
riss2862@mail.ru

Особенности осмотра и фиксации повреждений транспортных средств при использовании европротокола

Аннотация. На дорогах нашей страны происходит много дорожно-транспортных происшествий. По степени воздействия на автотранспортные средства и людей они бывают как незначительные, так и с тяжелыми последствиями. И во всех случаях необходим осмотр и фиксация повреждений автомобилей, с целью дальнейшего их исследования. Анализ материалов гражданских дел по дорожно-транспортным происшествиям показывает, что многие водители в целях экономии времени, договариваясь друг с другом, не вызывая сотрудников ГИБДД, оформляют и отправляют в свои страховые компании так называемый «европротокол» для выплаты компенсаций или восстановления автомобилей в специализированных автомастерских. В статье раскрываются особенности осмотра и фиксации повреждений транспортных средств автовладельцами без вызова сотрудников ГИБДД на место происшествия, а также анализируется ст. 11.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие; транспортно-трасологическая экспертиза; транспортное средство; осмотр места происшествия; европротокол.

© Igor V. Kiselevich
— Candidate of Law, associate professor of the department ‘Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

The features of inspection and fixation of vehicle damages when using the Europrotocol

Abstract. There are many road accidents on the roads of this country. Acccording to the effects on vehicles and people, they can be both of minor and major effect. And in all cases, it is necessary to inspect and fix damage to cars in order to study them. The analysis of civil cases on road traffic accidents shows that many drivers, in order to save time, negotiate with each other without calling the traffic police officers, then draw up the so-called "Europrotocol" and send it to their insurance companies to pay compensation or restore cars in specialized auto repair shops. The current paper has considered the features of inspection and fixation of damage to vehicles by car owners without calling the traffic police to the scene, and also analyzed Art. 11.1 of the Federal Law "On Compulsory Insurance of Civil Liability of Vehicle Owners".

Keywords: road traffic accident; transport and trace expertise; vehicle; inspection of the scene; the Europrotocol.

«Европротокол» — это упрощенное оформление документов при дорожно-транспортном происшествии (далее — ДТП) без участия уполномоченных на то сотрудников полиции [https://rsa.su/evroprotokol-2020/]. Этим и пользуются мошенники. Договариваясь друг с другом, совершают фальшивое ДТП и, оформляя документы по «Европротоколу», обращаются за выплатами.

В нарушение требований «Европротокола», они, как правило, предоставляют фотографии одного транспортного средства, и то сделанные не по правилам масштабной фотографии, а зачастую ненадлежащего качества, а повреждения второго транспортного средства предоставляют в виде описания. Эти материалы отправляются в страховые компании, а те в свою очередь отправляют их в Российский союз автостраховщиков (РСА). РСА должен переправлять эти материалы в ГИБДД, где после их рассмотрения определяют виновника в административном правонарушении.

В п. 6 ст. 11.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» сказано:

«При оформлении документов о дорожно-транспортном происшествии без участия уполномоченных на то сотрудников полиции <…> при наличии разногласий участников дорожно-транспортного происшествия относительно обстоятельств причинения вреда в связи с повреждением транспортных средств в результате дорожно-транспортного происшествия, характера и перечня видимых повреждений транспортных средств <…> данные о дорожно-транспортном происшествии должны быть зафиксированы его участниками и переданы в автоматизированную информационную систему обязательного страхования, одним из следующих способов:

с помощью технических средств контроля, обеспечивающих оперативное получение формируемой в некорректируемом виде на основе использования сигналов глобальной навигационной спутниковой системы Российской Федерации информации, позволяющей установить факт дорожно-транспортного происшествия и координаты места нахождения транспортных средств в момент дорожно-транспортного происшествия;

с использованием программного обеспечения, в том числе интегрированного с федеральной государственной информационной системой “Единая система идентификации и аутентификации в инфраструктуре, обеспечивающей информационно-технологическое взаимодействие информационных систем, используемых для предоставления государственных и муниципальных услуг в электронной форме”, соответствующего требованиям, установленным профессиональным объединением страховщиков по согласованию с Банком России, и обеспечивающего, в частности, фотосъемку транспортных средств и их повреждений на месте дорожно-транспортного происшествия».

В статье не показано, в каком виде давать описание повреждений, а также как провести фотосъемку.

Это обстоятельство проявляется в том, что многие из участников ДТП дают неполное описание и фиксацию следов повреждений, их направлений, расположений относительно опорной поверхности и т.п. Эти данные, как правило, носят лишь описательный характер, что не позволяет использовать их в экспертном заключении, которое проводится либо по инициативе одного из водителей, либо по решению суда.

Кроме этого используется неправильное употребление специальной (автотехнической) терминологии при указании названий конструктивных элементов и деталей автотранспорта. В частности, неправильно указываются различного рода деформации — зачастую пишут помято, вмято и т.д.

Закрепление в материалах дела следов, повреждений и других особенностей транспортных средств в искаженном виде неизбежно влечет неправильное восприятие обстановки и следов, ошибочную их оценку, а при экспертном исследовании — недостоверный вывод. По нашему мнению, причиной этого искажения является отсутствие единообразия в подходе, незнание терминологии, приемов и способов фиксации и др.

Мы предлагаем внести разъяснение к заполнению «Европротокола», а именно: описание повреждений автотранспортного средства должно быть кратким, лаконичным; характер и картина повреждения или следа должны быть отражены в иллюстративной части (фотографии и схемы); при этом необходимо указать вид повреждения, его особенности, размеры, используя классификацию повреждений:

• деформации с потерей формы элементов и деталей (складки, вмятины, перекосы, изгибы силовых элементов);

• разрывы, отрывы элементов (деталей);

• разрушения, трещины, осколки или отсутствие стеклянных или пластмассовых деталей;

• царапины, борозды;

• пробоины;

• следы наслоения (отслоения) частиц лакокрасочного покрытия (ЛКП) и иных материалов и веществ.

Деформации в основном характерны для таких деталей автомобиля как бампер, капот, крылья, крышка багажника, двери, т.е. все наружные элементы кузова. Указанные элементы оперения могут быть пробиты, разорваны, оторваны, иметь царапины, борозды, отслоения частиц ЛКП. В случае деформации дверей, боковин, панелей крыши могут произойти нарушения проема дверей, перекосы по выступанию (западанию) дверей, перекос рамки ветрового (заднего) стекла.

Повреждению в виде разрушений, трещин, осколков подвержены стеклянные или пластмассовые элементы и детали: оперения кузова или кабины (ветровое и заднее стекла, стекла боковин, поворотные, опускные или неподвижные стекла дверей); светосигнальные приборф (рассеиватели и лампы фар головного освещения, противотуманных фар, фары-искателя, фонарей, подфарников, боковых повторителей указателей поворотов, проблесковых маячков и т.п.); наружная отделка кузова и кабины (заводской знак, орнаменты крыльев, задка, пластмассовые молдинги, решетки вытяжной вентиляции, облицовка радиатора, декоративные облицовочные накладки, накладки буферов); дополнительное оборудование и арматура (зеркала заднего вида, защитные колпаки приборов освещения, стеклоочистители ветрового стекла, стекла двери задка, стекла фар, ручки дверей, обтекатели дверей). При этом стекла могут быть выбиты (находиться в салоне или кабине либо вне их), частично или полностью разбиты (на осколки), иметь трещину или множественные трещины (рассеянные или сконцентрированные в каком-либо месте). Разрушения элементов и деталей также могут быть в виде трещины (множества трещин), осколков, отделения части детали (элемента).

Следы наслоения (отслоения), как и механические повреждения, образуются в результате контактирования с предметами, одеждой и телом пострадавшего, поэтому они могут быть как следами отслоения ЛКП, грязи, снега, пыли, ржавчины, горюче-смазочных материалов (ГСМ), так и следами наслоения различных материалов и веществ.

Указанные следы могут носить характер скользящего контактирования, блокирующего (с остановкой) удара, быть в виде брызг (капель), а также контактного пятна. След наслоения (на чистой глянцевой поверхности кузова или кабины) или отслоения (на

загрязненной поверхности) в виде контактного пятна может отображать структуру поверхности следообразующего предмета или материала.

Кроме этого, мы предлагаем в это разъяснение внести порядок осмотра транспортного средства, начиная с передней части транспортного средства и дальше по часовой стрелке, при этом фиксируя все повреждения. Фиксация производится с помощью фотоаппарата, смартфона и других устройств, имеющихся в распоряжении водителя с использованием мерных объектов — либо линейки, либо тех предметов, размерные характеристики которых заранее известны.

Для каждого автомобиля фотоснимки должны включать сами автомобили, участвовавшие в ДТПС, неперемещаемые объекты инфраструктуры, следы торможения, если таковые имеются, государственный регистрационный знак транспортного средства.

Анализ ст. 11.1 Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» указывает на лазейку для мошенников, использующих страховые случаи при ДТП. В частности «…Неполучение страховщиком сведений о дорожно-транспортном происшествии, зафиксированных его участниками и переданных в автоматизированную информационную систему обязательного страхования в соответствии с настоящим пунктом, не является основанием для отказа в страховом возмещении или при отсутствии разногласий участников дорожно-транспортного происшествия относительно обстоятельств причинения вреда, характера и перечня видимых повреждений транспортных средств для осуществления страхового возмещения в пределах суммы, установленной пунктом 4 настоящей статьи.»

Законодатель, обратив внимание на недостатки этой статьи, внес изменения, которые начали действовать с 1 ноября 2020 г. В частности предложено, что «вариант оформления происшествия с фотофиксацией дает право на получение выплаты в пределах максимального лимита выплаты за причинение вреда имуществу по ОСАГО в размере 400 тысяч рублей. При отказе от фотофиксации автовладелец может рассчитывать на возмещение только в пределах 100 тысяч рублей..» [https://rg.ru/2020/10/30/s-1-noiabria-elektronnoe-izveshchenie-o-dtp-zarabotaet-po-vsej-strane.html].

Мы же в свою очередь предлагаем внести изменения в эту редакцию, а именно: «Вариант оформления происшествия с фотофиксацией дает право на получение выплаты в пределах максимального лимита выплаты за причинение вреда имуществу по ОСАГО в размере 400 тысяч рублей. Фотофиксация обязательна во всех случаях дорожно-транспортных происшествий».

Таким образом, мы лишаем не чистых на руку автовладельцев использовать «липовые» ДТП для получения незаконного обогащения.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.148.6

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

Транспортные экспертизы: проблемы теории и практики

Аннотация. Судебная практика показывает, что успешное расследование большинства уголовных дел сегодня невозможно без использования судебной экспертизы, которая с использованием современных достижений научно-технических средств и методов является наиболее эффективной формой применения специальных знаний, имеющих доказательственное значение в уголовном судопроизводстве. Есть преступления, где невозможно обойтись без экспертного исследования. К такого рода уголовным делам относятся преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, предусмотренные гл. 27 УК РФ. При этом наблюдается странная особенность, при современном развитии судебной экспертизы в государственных экспертных учреждениях не было и нет экспертных специальностей по сопровождению расследования железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта. Вместе с тем подобные экспертизы производятся на платной основе негосударственными некоммерческими экспертными организациями, без соответствующей экспертной квалификации и без четко установленных методик и методов их производства. Вследствие этого не обеспечивается принцип объективности, полноты и достоверности проведенных исследований, так как вступает в противоречие с теоретическими и методологическими основами судебной экспертизы. Чтобы разобраться в этом, были изучены причины сложившейся экспертной практики в транспортном блоке и предложены в рамках Юридического института Российского университета транспорта мероприятия, которые могут и должны сдвинуть решение этого вопроса в положительную сторону.

Ключевые слова: экспертиза, заключение, безопасность, транспорт; железнодорожный; морской; воздушный; водный; метрополитен; комиссия МАК; эксперт; происшествие; сход; метод; методика.

© Valeriy L. Popov
— senior lecturer of the department 'Criminal Law,
Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Transport examination: problems of theory and practice

Abstract. Judicial practice shows that the successful investigation of most criminal cases today is impossible without the use of forensic examination, which, due to nowaday advances in scientific and technical means and methods, is the most effective way to apply special knowledge that has evidentiary value in criminal proceedings. There are crimes where it is impossible to do without forensic examination. This kind of criminal cases include crimes that violate traffic safety and the operation of transport, provided for in Ch. 27 of the Criminal Code of the Russian Federation. At the same time, with the modern development of forensic examination in the governmental forensic institutions there were no and there are still no forensic specialists to support the investigation of railway, air, maritime and water transport. At the same time, such examinations are carried out on a paid basis by non-governmental non-profit forensic organizations, without appropriate forensic t qualifications and without clearly established methods and methods of their production. As a result, there is no objectivity, completeness and reliability of the conducted examination, since it conflicts with the theoretical and methodological foundations of forensic examination. To understand this, there have been studied the reasons for the existing forensic practice in the transport block and there have been proposed the measures within the framework of the Law Institute of the Russian University of Transport that can and should move the solution to this problem in a positive direction.

Keywords: examination; conclusion; safety; transport; railway; maritime; air; water; underground; IAC commission; forensic scientist; incident; descent; method; technique.

Сегодня вопросы теории и практики уголовно-процессуального доказывания находятся в центре внимания не только ученых-процессуалистов, но и ученных-криминалистов. Ведь не секрет, что заключение эксперта на современном этапе развития научно-технических средств и методов является наиболее эффективной формой применения специальных знаний, имеющих доказательственное значение в уголовном процессе. И порой от выводов эксперта напрямую зависит как исход дела, так и судьбы участников процесса. Судебная практика показывает, что успешное расследование многих уголовных дел сегодня невозможны без использования судебной экспертизы, значимость и достоверность

которых апробирована многолетним опытом применения как научных, так и процессуальных основ ее производства.

При этом есть уголовные дела, где без экспертизы обойтись просто невозможно, и к такой категории уголовных дел относятся преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта, предусмотренные гл. 27 (ст. 263—271.1) УК РФ. Если рассмотреть статистику по данной категории дел (рис. 1) за 2016—2019 гг. [http://stat.xn----7sbqk8achja.xn--p1ai/stats/ug/t/11/s/1], то видно, что ежегодно в России доходит до суда почти 100 тыс. уголовных дел, из которых почти в 90% случаев имеется обвинительный приговор. Несомненно, это указывает на качественную работу предварительного следствия, а также экспертного сопровождения.

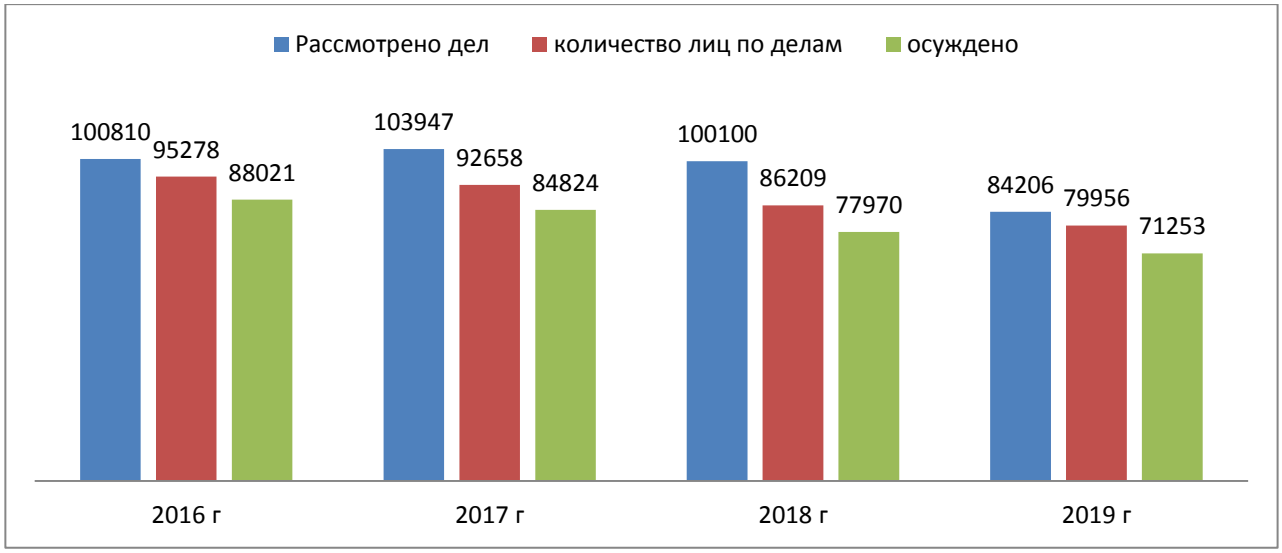


Рис. 1. **Статистические показатели рассмотренных в судах РФ уголовных дел и осужденных лиц за 2016—2019 гг. по ст. 263—271.1 УК РФ**

Но если рассмотреть данную статистику постатейно [http://stat.xn----7sbqk8achja.xn--p1ai/stats/ug/t/14/s/17], то обнаруживается следующая картина. В 2016 г. по ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена» было осуждено 22 человека (из которых 5 лишено свободы), в 2017 — 41(8), 2018 — 31(5) и в 2019 — 25(2), что составило 0,02—0,04% от общего количества осужденных по всем преступлениям против безопасности движения и эксплуатации транспорта за рассматриваемый период. При этом основной процент осужденных 96—97% приходится на ст. 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» и ст. 264.1 «Нарушение правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» УК РФ. Исходя из этого, неудивительно, что экспертное сопровождение раскрытия и расследования

вышеуказанной категории дел на 90% приходится на «автотехническую экспертизу», давно входящую в перечень экспертных специальностей государственных экспертных учреждений ЭКЦ МВД России и РФЦСЭ Минюста России.

Из вышеуказанного можно сделать вывод, что на протяжении последних пяти лет железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт, а также метрополитен являются самыми безопасными видами транспорта, где практически нет нарушений, подпадающих под квалификацию ст. 263 УК РФ. А следовательно, необходимость производства судебных транспортных экспертиз по железнодорожному, воздушному, морскому и внутреннему водному транспорту фактически отпадает за их ненадобностью. Подтверждается это и тем, что в перечне экспертных специальностей государственных экспертных учреждений никогда не было транспортных видов экспертиз по воздушному, железнодорожному, морскому и водному транспорту. И это несмотря на то, что деятельность экспертных подразделений в России недавно отметила свое 100-летие.

Как следствие экспертными методическими советами МВД и Минюста России, а также ученными в области права и криминалистики по настоящее время не поднимались и не рассматривались вопросы о необходимости создания методологических основ данного вида экспертиз и установления квалификационных требований к экспертам, их осуществляющих.

Может возникнуть справедливый вопрос: но как же так, если набрать в поисковике интернета «экспертиза железнодорожного, воздушного, водного транспорта», то появится много ссылок на негосударственные судебно-экспертные некоммерческие организации, которые на платной основе предоставляют услуги по производству водно-транспортных, транспортно-железнодорожных и авиационно-технических экспертиз. При этом перечень решаемых вопросов, предлагаемый на платной основе, просто безграничен. Например, на сайте «Sodx» [https://sodx.ru/expert/inzhenerno-transportnye/zheleznodorozhno-tekhnicheskaya-ekspertiza/] по технической экспертизе железнодорожного транспорта и путей эксперты предлагают решить такие вопросы, как: «определение силы удара воздействия на объект; степени тяжести последствий; имелось ли превышение нагрузки на деталь или часть конструкции; что произошло раньше — обрушение груза или крушение; соответствует ли металл стандарту качества; каков срок давности неисправности дефектных деталей; какова причина изломов приспособлений, и можно ли было ее устранить до аварии» и т.д. Иными словами, даже приведенный перечень вопросов в соответствии с теорией судебных экспертиз требует от эксперта (экспертов) научных экспертных знаний по металловедению, материаловедению, транспортной трасологии, фрактографии [наука о строении поверхностей разрушения],

оценки стоимости ущерба транспортных средств и конструкций и т.д. Решаются в перечне данного сайта и правовые вопросы, например: насколько правильны и правомерны были действия ответственных лиц; какое должностное лицо обязано обеспечивать безопасность движения; выполнялась ли работа в полном объеме; кто из ответственных лиц нарушил правила, и как они повлияли на последующее крушение, которые в соответствии с п. 4 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» относятся к исключительной компетенции органа, осуществляющего расследование, прокурора и суда и в заключении эксперта не допускаются. И таких предложений по производству подобного вида экспертиз много, например: Приволжский центр Независимых экспертиз и специальных исследований [http://www.sud-expert.su/Ekspertiza-i-ocenka/Zheleznodorozhno-tehnicheskaya-ekspertiza], Российский экспертный фонд «ТЕХЭКО» [https://expert-center.ru/vidy-ekspertiz/ekspertiza-po-delam-o-krusheniyakh], Центр независимых судебных экспертиз «ТЕХЭКО» [https://www.permexpertiza.ru/services/ekspertizy/po-delam-o-krusheniyakh-i-avariyakh-na-zheleznodorozhnom-transporte], Межрегиональная экономико-правовая коллегия (МЭПК) [https://mepk-a.ru/ekspertizy/ekspertiza-zheleznodorozhnogo-transporta], Центр экспертизы и обучения [https://avtoexpert.pro/expertise/zheleznodorozhnaya-ekspertiza-v-moskve], Экспертно-правовой центр «TOP-Expert» [https://anotopexpert.ru/sudebnaya-aviatsionno-tehnicheskaya-ekspertiza] и т.д.

Почему же так происходит? С одной стороны, в государственных экспертных учреждениях нет даже соответствующего вида экспертных специальностей по транспорту, а с другой стороны, независимые экспертные учреждения на «полную катушку» проводят подобные экспертизы.

Чтобы в этом разобраться, надо понять, на каких принципах возникает и функционирует независимая некоммерческая экспертиза на транспорте, которая в свою очередь должна полностью отвечать положениям общей теории судебной экспертизы. Основная цель некоммерческой экспертизы — это зарабатывание денег на производстве досудебного или судебного экспертного исследования. А так как большая часть нарушений правил безопасности движения и эксплуатации транспорта не подпадает под квалификацию уголовных дел по ст. 263 УК РФ, так как для этого необходимо наступление опасных последствий: тяжкого вреда здоровью человека или крупного ущерба — сумма которого превышает 1 млн руб. (ч. 1); смерти человека (ч. 2); смерти двух или более лиц (ч. 3) то в дальнейшем они рассматриваются в рамках административных правонарушений на транспорте (гл. 11 КоАП РФ) и арбитражных дел. И

вот на этом этапе появляется независимая экспертиза, которая в соответствии с Федеральным законом от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» должна проводиться на тех же принципах и условиях, что и государственная судебно-экспертная деятельность, а именно строго на научной и практической основе, в пределах соответствующей экспертной специальности, которая, как отмечено выше, отсутствует.

В итоге мы имеем следующее. Если посмотреть на вышеуказанных сайтах, что же предлагают независимые эксперты в качестве квалификационных документов, подтверждающих право на производство соответствующих транспортных экспертиз, то это чаще всего только дипломы о высшем образовании по профильным транспортным специальностям, которые, несомненно, указывают на определенные специальные познания и в этом случае позволяют выступать в качестве специалиста в суде, но в качестве эксперта нет, так как не связаны с экспертной специальностью. Например, чтобы стать экспертом-автотехником, необходимо иметь помимо диплома о высшем образовании (по одному из направлений подготовки: «Эксплуатация транспортных средств», «Наземные транспортные системы» по специальностям «Автомобилетракторостроение» и «Автомобили и автомобильное хозяйство») диплом о переподготовке по дополнительному профессиональному образованию по программе «Эксперт-автотехник» [Единый квалификационный справочник должностей руководителей, специалистов и других служащих (ЕКС), 2019, утвержденный постановлением Минтруда России от 21 августа 1998 г. № 37]. То есть мало себя назвать экспертом, для этого обязательно надо пройти специальную экспертную подготовку, дающую право на определенный вид экспертной деятельности. В отдельных случаях, пользуясь правовыми пробелами заказчика, в качестве квалификационных документов эксперты указывают на имеющуюся у них экспертную подготовку по специальностям: «технический эксперт» и «эксперт-техник», ссылаясь при этом на регистрацию в государственных реестрах при Минюсте России — на экспертов-техников и при Росакредитации — на технических экспертов. В соответствии со ст. 11 Федерального закона от 28 декабря 2013 г. № 412-ФЗ «Об аккредитации в национальной системе аккредитации» в обязанности технического эксперта входит лишь установление соответствия (несоответствия) заявителя критериям аккредитации подвижного железнодорожного транспорта, инфраструктуры, подвижного состава метрополитена, объектов морского и речного транспорта, маловерных судов и т.д. В обязанности экспертов-техников в соответствии со ст. 12.1 Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» входит только решение вопросов определения размера страхового возмещения потерпевшему и (или) стоимости восстановительного ремонта

транспортного средства в рамках договора обязательного страхования. Могут предоставляться документы о квалификации экспертов от различного рода некоммерческих партнерств, по сути, не имеющих никакой юридической силы в соответствии с действующим законодательством.

Казалось бы, в соответствии с положениями теории судебных экспертиз, а также согласно нормам уголовно-процессуального и арбитражного-процессуального права подобные эксперты не соответствуют квалификационным экспертным требованиям и не могут быть допущены к реализуемым экспертизам, по которым нет даже четко регламентированных методик. Но несмотря на это следствие и суды вынуждены обращаться в подобного рода некоммерческие экспертные организации, так как данный род (вид) экспертиз не проводится государственными экспертами организациями, и к тому же в п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 указано, что в тех случаях, когда невозможно производство судебной экспертизы в государственном судебно-экспертном учреждении, ее производство может быть поручено негосударственному судебно-экспертному учреждению или лицу, не работающему в судебно-экспертном учреждении, в том числе сотруднику научно-исследовательского учреждения, вуза, иной организации, обладающему специальными знаниями. При этом нередко ее проведение инициируют участники процесса в целях отстаивания своих процессуальных интересов, беря на себя, порой нелегально, ее полную и дорогостоящую оплату.

В итоге, при использовании подобных независимых экспертиз страдает принцип объективности, полноты и достоверности проведенных исследований, так как вступает в противоречие с теоретическими основами судебной экспертизы. В УК РФ и АПК РФ понятия судебной экспертизы не сформулированы, там лишь указано, что эксперт — это лицо, обладающее специальными знаниями и назначенное для производства судебной экспертизы (заключения). В соответствии с теорией судебной экспертизы это не только специальные знания, это еще разработанные научные основы по каждому роду и виду судебной экспертизы, в которых должен быть определен: предмет, объект, задачи экспертизы и самое главное — методика и методы экспертных исследований. К тому же на сайтах независимых экспертиз указано, что экспертиза транспортных средств железнодорожного, морского, речного и воздушного транспорта — это экспертиза комплексного характера с участием нескольких экспертов, а это значит, что в рамках одного рода экспертизы должны быть разработаны ее отдельные виды со своим перечнем объектов, экспертных задач и методик исследований.

При этом экспертные методы, входящие в основу специально разработанной экспертной методики по каждому виду экспертиз, должны соответствовать таким важным критериям, как:

1) достоверность и обоснованность метода, т.е. они должны основываться на доказанных, а значит строго научных и проверенных экспертной практикой закономерностях соответствующей отрасли знаний;

2) апробированность метода и содержащей ее методики, т.е. они должны быть утверждены как минимум Федеральным межведомственным координационно-методическим советом МВД и Минюста России по проблемам экспертных исследований и применяться любыми экспертными учреждениями одного и того же профиля на основе единого научно-методического подхода, о чем указано в ст. 11 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации»;

3) точность метода, т.е. при его повторении в одних и тех же условиях полученные результаты должны быть всегда однозначные;

4) воспроизводимость метода изложена в ч. 2 ст. 8 Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» и заключается в том, что заключение эксперта должно основываться на положениях, дающих возможность проверить обоснованность и достоверность полученных выводов с применением общепринятых научных и практических данных, т.е. должна существовать возможность воспроизвести экспертный метод и проверить достоверность полученных результатов.

Немаловажным значением по производству данного вида экспертиз является и определение квалификационных требований к эксперту, к его базовым знаниям — инженерным и дополнительным — экспертным.

На отсутствию научных разработок в данной области экспертных знаний во многом способствовал и способствует тот факт, что на протяжении многих лет на воздушном, железнодорожном, морском и внутреннем водном транспорте присутствуют институты межгосударственных и ведомственных расследований в виде создания специальных комиссий, в функции которых заложено решение вопросов о даче заключений о причинах происшествия (события). Так, например, в соответствии с приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», предусмотрено формирование комиссий из числа работников Ространснадзора и из числа работников субъекта железнодорожного транспорта, в задачи которых входит составление технического заключения, в котором должны быть изложены причины транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта, а также дана оценка действий причастного персонала и должностных лиц субъекта железнодорожного транспорта и перевозчика.

При этом, если данные заключения в соответствии со ст. 74 УПК РФ не могут относиться к доказательствам полученным с использованием специальных знаний, то в соответствии ст. 84 УПК РФ их рассматривают как иные документы, допускающиеся в качестве доказательств. Если же следователь или суд назначает судебную экспертизу, то редко ее выводы вступают в противоречия с выводами данных комиссий. Особенно это наблюдается при производстве летно-технических экспертиз, которые как правило подтверждают выводы комиссии Межгосударственного авиационного комитета (МАК).

Особо стоит обратить внимание, что первичный сбор и оценка следовой информации мест происшествий (событий), как правило, производится членами комиссии из числа руководства транспортной инфраструктуры. Например, в ОАО РЖД, в соответствии с распоряжением от 21 августа 2017 г. № 1697р «Об утверждении положения об организации расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта на инфраструктуре ОАО “РЖД”», это заместитель начальника железной дороги — главный ревизор по безопасности; руководитель региональных дирекций и структурных подразделений (центров, служб)). Сомнительно, что данные лица даже в малой степени обладают перечнем экспертных знаний по оценке характера и причин возникновения следовых повреждений на объектах транспортной инфраструктуры, а также знаниями упругости и прочности металлов и их конструкций. Поэтому их выводы чаще строятся только на соблюдении инструкций и ГОСТ, исходя из субъективных, а порой и корпоративных интересов. Может, поэтому анализ состояния безопасности движения на инфраструктуре ОАО РЖД за 2016 г. показал, что основная доля нарушений (65%) относится к ответственности сторонних организаций, а не ОАО «РЖД». К тому же где еще можно наблюдать картину, когда главный фигурант происшествия, являясь негосударственным акционерным коммерческим предприятием открытого типа, по сути определяет причинно-следственную связь происшествия (события).

Например, анализ технического заключения по случаю схода в феврале 2014 г. 34 вагонов железнодорожного подвижного состава в грузовом поезде № 1759 на станции Поздино Кировского территориального управления Горьковской железной дороги, по материалам экспертной практики Российского университета транспорта (МИИТ), даже исходя из общих знаний криминалистики, вызывает множество вопросов, нежели ответов.

К примеру, к техническому заключению приложена схема схода вагонов (рис. 2), которая и близко не соответствует реальной картине участка дороги, запечатленного средствами сторонней аэрофотосъемки. Исходя из этого можно предполагать, что и расположение вагонов в схеме

не соответствует истинной картине. К тому же из 34 сошедших вагонов только 9 пронумерованы цифрами. При этом есть понятие экспертного моделирования, когда при наличии достоверных данных по путям и расположению сошедших вагонов в схемах и фото можно реконструировать весь процесс происшествия, что очень важно для установления истинной причины происшествия.

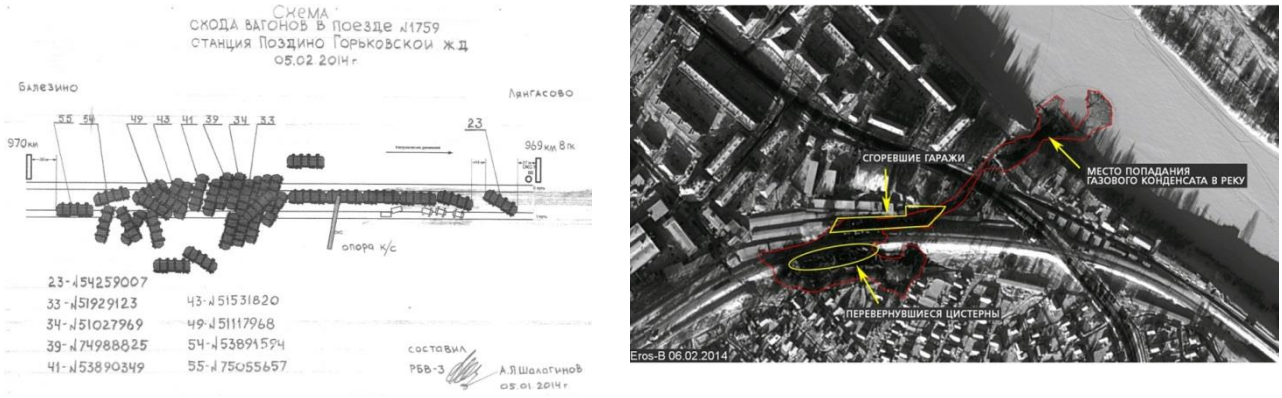


Рис. 2. **Схема и аэрофотоснимок одного и того же участка железной дороги, на которой произошел сход 34 вагонов с топливом**

В этом же заключении указано что в результате осмотра установлен сдвиг правого колеса 29-го вагона относительно формирования на 55 мм с суммарным сдвигом к шейкам осей дисков колес на 90 мм, что позволило сделать комиссии вывод, о нарушениях допущенных ПАО «Азовобщемаш» при формировании колесной пары, послужившей сходом вагона и последующим сходом еще 33 вагонов.

Изучением обстоятельств дела и повторным осмотром колесных пар установлено, что в результате схода 34 вагонов с нефтепродуктами произошло сильное возгорание (рис. 3).

Рис. 3. **Фотографии с места схода 34 вагонов подвижного состава грузового поезда № 1759 на станции Поздино Кировского территориального управления Горьковской железной дороги**

В результате имевшего место возгорания колесные пары вагонов подвергались длительным высоким температурам, что в результате

ликвидации пожара и растаскивании вагонов не могло не отразиться на деформациях металлических конструкций, в том числе колесных пар (рис. 4).

Рис. 4. **Деформации металла колесных пар, возникшие в результате высоких температур и ликвидации последствий пожара и происшествий, что не отражено в техническом заключении комиссии**

И этот факт должен был учитываться комиссией в целях установления природы выявленных смещений дисков по оси, так как это могло явиться не только причиной схода, но и его следствием, за счет крушения вагонов и последующего термического воздействия, а может и условиями ликвидации наступивших последствий. В заключении об этом ничего не отражено, как и о том, что имелись и другие колесные пары, где также наблюдались смещения дисков к шейкам осей (рис. 5).

Рис. 5. **Смещение дисков к шейкам осей колесных пар, не указанных в техническом заключении комиссии**

В соответствии с руководящими документами Минтранса России и ОАО «РЖД» созданные комиссии Ространснадзора и ОАО «РЖД» могут проводить специальные экспертизы, но и в этом случае возникают вопросы о процедуре ее назначения. Ведь в соответствии со ст. 9

Федерального закона «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» экспертиза — это процессуальное действие, по которой лицо ее производящее предупреждается об уголовной или административной ответственности за ложность вывода, и назначать ее может только: суд, орган дознания, следователь или прокурор. В остальных случаях может проводиться только заключение специалиста и не более, где по уголовной или административной ответственности за ложность сделанного вывода специалист не предупреждается.

Вышеуказанный пример наглядно показывает качество подобного рода технических заключений.

Несомненно, наступило то время когда есть все предпосылки пересмотреть сложившуюся практику по производству транспортно-технических экспертиз, хотя бы в области железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта. И в этом решающую роль способна оказать кафедра «Уголовного права, уголовного процесса и криминалистики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), которая на протяжении 10 лет успешно осуществляет подготовку и выпуск квалифицированных экспертов-криминалистов. За этот период накоплен богатый опыт, что позволяет уже сегодня сформулировать основные положения новых родов и видов судебных экспертиз по транспорту, определить квалификационные требования к экспертам, и самое важное начать обучение в рамках инженерных специальностей МИИТ подготовку будущих экспертов-транспортников со знаниями общих и специальных положений судебной экспертизы.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.7

© Примаченок Анатолий Андреевич
— кандидат юридических наук, доцент, профессор кафедры уголовного права и криминологии учреждения образования «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь»
a.primachonok@tut.by

© Ковальчук Алексей Васильевич
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры уголовного права и криминологии учреждения образования «Академия Министерства внутренних дел Республики Беларусь»
kovalchusha@mail.ru

Пределы ответственности за принуждение, понуждение и подстрекательство к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекших по неосторожности тяжкие последствия

Аннотация. В статье анализируется проблема применения норм об уголовной ответственности за принуждение, понуждение или подстрекательство лица, управляющего транспортным средством, к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности тяжкие последствия. Аргументируется необходимость введения уголовной ответственности за указанные деяния в самостоятельной норме УК РФ.

Ключевые слова: транспортные преступления; нарушение правил дорожного движения; нарушение правил эксплуатации транспортных средств; принуждение; понуждение; подстрекательство.

© Anatoliy An. Primachenok
— Candidate of Law, docent, professor of the department ‘Criminal Law and Criminology’ of the educational institution of the Academy of the Interior Ministry of the Republic of Belarus

© Aleksey V. Kovalchuk
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department ‘Criminal Law and Criminology’ of the educational institution of the Academy of the Interior Ministry of the Republic of Belarus

Limits of responsibility for coercion, compulsion and incitement to violate traffic rules or vehicle operation, which inadvertently entailed serious consequences

Abstract. The current paper has analyzed the problem of applying the norms on criminal liability for coercion, compulsion or incitement of a driver to violate traffic rules or vehicle operation, which inadvertently entailed serious consequences. There has been argumented a necessity to introduce criminal liability for these acts as an independent norm of the Criminal Code of the Russian Federation.

Keywords: transport crimes; violation of traffic rules; violation of the rules of vehicle operation; coercion; compulsion; incitement.

Как свидетельствует судебно-следственная статистика и хроника чрезвычайных происшествий, в последние годы в Беларуси большинство неосторожных преступлений, сопряженных с причинением смерти человеку или причинением телесных повреждений различной степени тяжести, совершается в результате нарушения специальных правил (пожарной безопасности, охраны труда, техники безопасности, правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств и др.). При этом количество происшествий, связанных с нарушением правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, ответственность за совершение которых предусмотрена ст. 317 УК РБ [Уголовный кодекс Республики Беларусь от 9 июля 1999 г. № 275-З] (ст. 264 УК РФ), значительно превосходит все вместе взятые происшествия, связанные с нарушением других специальных правил. В большинстве случаев правила дорожного движения или эксплуатации транспортных средств нарушают лица, использующие соответствующие технические средства в процессе трудовой деятельности.

Нами проведено социологическое исследование, согласно которому совершение большого количества дорожно-транспортных происшествий связано с виной водителей (10%), неисправностью транспортных средств (22%), плохим качеством дорог (23%), виной иных участников дорожного движения (35%). В связи с этим следует отметить, что с целью устранения названных причин принимаются соответствующие организационно-правовые и инженерно-технические меры различной степени эффективности. При этом не учитываются такие участники дорожного движения, как пассажиры, их влияние и воздействие на поведение водителей транспортных средств. Нами установлено, что в 15% случаев дорожно-транспортных происшествий имело место неправомерное или провоцирующее нарушение правил дорожного движения со стороны пассажиров. Иными словами, в комплексе причин дорожно-транспортных происшествий следует выделять неправомерное поведение пассажиров,

т.е. лиц, находящихся в кабине или салоне транспортного средства и оказывающих негативное психологическое воздействие на лицо, управляющее транспортным средством.

При осуществлении правовой оценки поведения пассажиров, которые производят вмешательство в деятельность лиц, управляющих транспортным средством, сопряженного с наступлением тяжких последствий (причинением смерти или тяжкого или менее тяжкого телесного повреждения человеку), его можно классифицировать как подстрекательство, либо понуждение, либо принуждение к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортного средства либо одобрение поведения нарушителя указанных правил.

Содержание некоторых из названных понятий содержится в УК РБ и УК РФ. Так, содержание понятия подстрекательства приводится в ч. 5 ст. 16 УК Беларуси. В ней указано, что подстрекательством признается склонение другого лица к совершению преступления. В ч. 4 ст. 33 УК РФ подстрекательство определяется как склонение другого лица к совершению преступления «путем уговора, подкупа, угрозы или другим способом». Помимо того, что определения понятия подстрекательства в УК РБ и УК РФ не полностью совпадают, но они оба определяются через понятие склонение к соучастию в преступлении. Институт соучастия регулирует общественные отношения, связанные с совершением умышленных преступлений, а в исследуемом случае речь идет о неосторожном преступлении.

В теории уголовного права и правоприменительной практике сложилось представление, что при совершении неосторожных преступлений соучастие невозможно по определению. Действительно, согласно определению понятия соучастие, содержащемуся в ст. 16 УК РБ и ст. 32 УК РФ, соучастием в преступлении признается умышленное совместное участие двух или более лиц в совершении умышленного преступления. Следовательно, неосторожное соучастие невозможно. Однако в ч. 3 ст. 16 УК РБ, в которой содержится описание возможных деяний исполнителя преступления, указывается, что исполнителем признается лицо, использовавшее других лиц, совершивших преступление по неосторожности. В УК РФ такого указания не содержится. Более того, А. В. Наумов констатирует, что соучастие в преступлении предполагает совместность действий как в объективной, так и субъективной плоскости [1, стр. 291—292). Однако в УК РФ содержится ст. 268 «Нарушение правил, обеспечивающих безопасную работу транспорта», в которой в качестве субъектов преступления указаны пассажиры. В УК РБ также содержится схожая ст. 321, в которой определена ответственность за нарушение пассажиром, пешеходом или другим участником движения правил безопасности движения или эксплуатации всех видов транспорта, повлекшее по неосторожности причинение менее тяжкого или тяжкого телесного повреждения, а также смерть человека. Иными словами, деяния

пассажиров не всегда, а точнее не часто вписываются в объективную сторону ст. 321 УК РБ и ст. 268 УК РФ. Мы полагаем, что данную ситуацию позволит разрешить реализация предложения о выделении посредственного совершения преступления из структуры соучастия в отдельный самостоятельный субинститут в структуре института множественности субъектов преступления [2, стр. 188—189]. При таком выделении субинститута посредственного исполнения преступления логично сохранится возможность закрепить в УК РБ и возможно УК РФ ответственность за совместное участие в неосторожном преступлении.

Проведенное нами исследование и социальная действительность свидетельствует о распространенности случаев вмешательства пассажиров в деятельность лиц, управляющих транспортным средством. Так, согласно полученным нами данным около 30% дорожно-транспортных происшествий было совершено в связи с превышением скорости движения или нарушением правил обгона. В свою очередь, причиной превышения скорости лицом, управляющим транспортным средством, в 15% случаев являлись настоятельные просьбы пассажиров, в том числе жен, других родственников, требования начальников, принуждение иных лиц.

С юридической точки зрения подобные просьбы и требования, приказы и распоряжения, угрозы и принуждения о нарушении скоростного режима, правил обгона позволяли бы с объективной стороны квалифицировать такие деяния, соответственно, по ст. 268 УК РФ (с учетом конкретных обстоятельств дела), а в Беларуси вариантов правовой оценки и квалификации вмешательства пассажира в деятельность лица, управляющего транспортным средством, возможно несколько (начиная от принуждения к совершению административного правонарушения и заканчивая исполнением неправомерного приказа или распоряжения).

В действующем УК РБ в целях гарантии и реализации гражданами своих прав и свобод предусмотрена ответственность за принуждение в ст. 185. Особенностью этой статьи является неопределенность ее диспозиции, т.е. принуждение к совершению «какого-либо действия», не оговаривая правомерность или противоправность этого действия. Как следует из правоприменительной практики, эта норма одновременно и широко используется как способ воздействия выполнения данных обещаний, межличностных соглашений, исполнение судебных решений, определений, постановлений, приговоров, а также нередко как средство склонения к совершению административных правонарушений (например, заставить лицо, управляющее транспортным средством, превысить скорость). Принуждение же к совершению преступления предусмотрено ст. 288 УК РБ. В белорусской следственно-судебной практике возникают проблемы при квалификации преступлений, связанных с принуждением к совершению преступлений с административной преюдицией, в частности, отграничения принуждения (ст. 185) от принуждения, предусмотренного

ст. 288. Вместе с тем проблема ответственности принудителей к совершению правонарушения и лиц, совершивших правонарушения под принуждением, разрешается правоприменительными органами без системного и единообразного подхода, фрагментарно и противоречиво. Такая практика нередко не соответствует принципам уголовного права, прежде всего законности, справедливости и неотвратимости ответственности. Она обусловлена, во-первых, недостаточной правовой оценкой деяния принужденного к совершению правонарушения и его соразмерности с ответственностью лица, совершившего принуждение, а во-вторых, сложностью доказывания в связи с использованием законодателем неадекватных синонимов понятия «принуждение» (понуждение, склонение, вовлечение, отдача заведомо противоправного приказа или распоряжения и др.).

Следовательно, в УК РБ содержится два состава преступлений, в которых предусмотрена ответственность за принуждение: ст. 185, по которой квалифицируется принуждение к совершению различных по своему характеру деяний, кроме преступных (правомерных, аморальных, административных правонарушений) и ст. 288, в которой установлена ответственность за принуждение лица к преступной деятельности, в том числе и к совершению конкретного преступления.

Реализация принципов справедливости и неотвратимости ответственности предполагает, что лица, принудившие иных лиц совершить правонарушение, во всех случаях должны нести ответственность по совокупности: за принуждение (по ст. 185 или 288 УК РБ соответственно) и за совершенные правонарушения принужденными, а принужденные исполнители могут нести ее либо как соучастники содеянного, либо освобождаются от ответственности на основании институтов уголовного либо административного права, относящихся к обстоятельствам, исключающим противоправность деяния.

Согласно ст. 40 УК РБ лицо несет уголовную ответственность за совершенное преступление исполнителем по его приказу или распоряжению. При этом лицо, выполнившее обязательный для него приказ или распоряжение, отданный в установленном порядке, подлежит освобождению от ответственности даже в случае причинения вреда охраняемым законом правам и интересам. Исключение составляют ситуации, когда лицом исполнен заведомо преступный приказ или распоряжение. В этом случае ответственности подлежат оба (лицо, отдавшее преступный приказ или распоряжение, и лицо, выполнившее заведомо преступный приказ или распоряжение). Однако в УК РБ не содержится никаких норм, предусматривающих освобождение лица, выполнившего неправомерный приказ или распоряжение совершить административное правонарушение или аморальный поступок.

Также в УК РБ не предусмотрено в качестве обстоятельства, отягчающего ответственность, совершение преступления, сопряженного с

использованием принуждения или лица, находящегося в служебной, материальной или иной зависимости от виновного, если содеянное не получило самостоятельной квалификации. Вместе с тем в перечне обстоятельств, смягчающих ответственность (ст. 63 УК РБ), указано, что совершение преступления под влиянием угрозы или принуждения либо в силу материальной, служебной или иной зависимости является обстоятельством, смягчающим ответственность. Особенная часть УК РБ содержит многочисленный перечень статей или их частей, в которых предусматривается ответственность за принуждение к совершению деяний, не относящихся к преступным. Согласно теории и сложившейся белорусской судебно-следственной практике ст. 185 «Принуждение» является родовым составом и применяется тогда, когда не может быть применен видовой состав. К видовым можно отнести: принуждение к совершению сделки или отказу от ее совершения (ст. 246), принуждение к выполнению обязательств (ст. 384), вовлечение в занятие проституцией либо принуждение к продолжению занятия проституцией (ст. 171.1) и др.

В приведенных нормах используется такой способ принуждения к совершению деяния, как угроза насилием или применения насилия, а в некоторых из них указывается и на такой вид принуждения, как угроза уничтожения или повреждения имущества либо угроза приводится в исполнение, а также нередко указывается и на способ шантажа, т.е. угрозу разглашения клеветнических или иных сведений, которые данные лица желают сохранить в тайне. При этом не все из перечисленных деяний, которые совершаются под принуждением, относятся к преступлениям.

В связи с этим в кодексы следует включить норму, предусматривающую уголовную ответственность за принуждение или понуждение лица, управляющего транспортным средством, к нарушению правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств, повлекшее последствия, указанные в ст. 317 УК РБ. Аналогичную норму можно воспринять и УК РФ.

Литература

1. Наумов, А. В. Российское уголовное право. Общая часть : курс лекций. — Москва : БЕК. 1996.

2. Примаченок, А. А. Посредственное исполнение преступлений как самостоятельный институт уголовного права // Проблемы борьбы с преступностью и подготовки кадров для правоохранительных органов: тез. докл. Междунар. науч.-прак. конф. (Минск, 21 апр. 2019 г.). — Минск : Академия МВД, 2019.

References

1. Naumov, A. V. Rossiyskoye ugolovnoye pravo [Russian criminal law]. Obshchaya chast' : kurs lektsiy. — Moskva : BEK. 1996.

2. Primachenok, A. A. Posredstvennoye ispolneniye prestupleniy kak samostoyatel'nyy institut ugolovnogo prava [Mediocre execution of crimes as an independent institution of criminal law]// Problemy bor'by s prestupnost'yu i

podgotovki kadrov dlya pravookhranitel'nykh organov: tez. dokl. Mezhdunar. nauch.-prak. konf. (Minsk, 21 apr. 2019 g.). — Minsk : Akademiya MVD, 2019.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.346

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

Специалист в уголовном судопроизводстве по транспортным преступлениям

Аннотация. В статье рассматриваются проблемные вопросы, возникающие при использовании навыков, знаний и умений специалиста в процессе расследования преступлений вообще и транспортных, в частности. Важность использования знаний специалиста при расследовании преступлений, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры, определяется высокой сложностью структуры этой отрасли народного хозяйства, довольно многими специфическими особенностями функционирования различных отраслей транспорта, в том числе железнодорожного, воздушного, морского, внутреннего водного и метрополитена. Не меньшую сложность представляют расследования транспортных преступлений и иных правонарушений на автомобильном транспорте. Все это определяет особую важность и нередко крайнюю необходимость в использовании специальных познаний самого различного характера, относящихся к указанным видам транспорта: к примеру, в железнодорожном транспорте — это сфера энергоснабжения, электрических цепей, сигнализации и связи, локомотивного и вагонного хозяйства, путевого хозяйства, в том числе стрелочных переводов и тупиков, мостов и тоннелей, станционных сооружений, пассажирских платформ и многих других. Указанные особенности и определяют не только важность применения специальных знаний, но и их особую важность для установления объективной истины в совершенном транспортном преступлении.

Ключевые слова: следователь; преступление; расследование уголовного дела; специалист; эксперт; доказательства; заключение специалиста.

© Vladimir Eg. Sudenko
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department ‘Criminal Law, Criminal Procedure and Criminalistics’ of the Law Institute

of the Russian University of Transport (MIIT), honorary worker
of higher education of the Russian Federation

Specialist of criminal proceedings for transport crimes

Abstract. The current paper has considered the problems that arise when using the knowledge and skills of a specialist in the process of investigating crimes in general and transport crimes in particular. The importance of using the knowledge of a specialist in the investigation of crimes committed at transport infrastructure facilities has been determined by the high complexity of the transport structure of the national economy, quite a few specific features of the functioning of various sectors of transport, including rail, air, sea, waterways and underground. Investigations of transport crimes and other offenses on road transport are no less difficult. All this has determined the particular importance and the extreme necessity to use special knowledge of a very different nature related to the indicated modes of transport. For example, on railway transport they are the spheres of energy supply, electrical circuits, signaling and communications, locomotive and carriage facilities, track facilities, including turnouts and dead ends, bridges and tunnels, station structures, passenger platforms and many others. These features have determined not only the importance to apply special knowledge, but also their particular importance to establish the objective truth in the committed transport crime.

Keywords: investigator; crime; investigation of a criminal case; specialist; forensic scientist; evidence; forensic report.

Действующим УПК РФ существенно расширены формы участия специалистов в уголовном процессе, но возникает проблема критериев необходимости и обоснованности ряда из них. Указанные в ч. 1 ст. 58 УПК РФ формы привлечения специалиста к участию в процессуальных действиях объясняется тем, что согласно ч. 2 ст. 74 УПК РФ заключение, представленное специалистом, относится к источникам доказательств. Можно сказать, что это устраняет одно из различий, отличающих специалиста от эксперта.

Таким образом, заключение специалиста и заключение эксперта стали равнозначными доказательствами по уголовному делу, а это есть ни что иное как противоречие теории уголовного процесса. Этот вывод вытекает из того общепринятого факта, что основу экспертного заключения составляют результаты проводимого им исследования, которые по определению должны обладать объективным характером. В противоположность этому заключение специалиста основывается на единоличном суждении специалиста, которое сформулировано в

письменном виде в ответ на поставленные следователем или сторонами вопросы. То есть заключению специалиста свойственен субъективный характер в силу отражения его индивидуального мнения по четко сформулированным вопросам. Оно обладает субъективным характером главным образом в силу того, что не основано на объективных исследованиях, что и отличает его от заключения эксперта. Данная мысль только подтверждает невозможность признания заключения специалиста в качестве источника доказательств. В связи с этим следует возвратиться к первоначальному варианту ч. 2 ст. 74 УПК РФ. Из этого вполне естественно вытекает и очевидность соответствия формулировок ст. 58 и ст. 80 УПК РФ. Так, можно указать на следующее положение, закрепленное в ч. 2 ст. 58 УПК РФ, что специалисту может быть поручено провести исследование в установленном ч. 3 ст. 80 УПК РФ порядке.

Объективная необходимость в привлечении квалифицированных помощников по определенным правовым вопросам в последнее время вынуждает следователя использовать процессуальные формы следственных действий, что является предпосылкой для появления доктринальных споров относительно природы подобных доказательств, а также возникающих процессуальных проблем по обоснованию их допустимости в рамках уголовного дела. Также следует признать, что уголовно-процессуальное законодательство отстает от стремительно расширяющихся возможностей доказательственной базы, постоянно обновляющихся современных способов и средств по выявлению признаков и следов совершенного преступления.

Нередко мнение специалиста имеет важное значение для оценки заключения эксперта и иных доказательств. Мотивированное заключение специалиста может стать основанием для назначения и производства дополнительной или повторной экспертизы, хотя не следует упускать возможности его заведомо ложного заключения.

В связи с этим актуальным становится вопрос компетентности специалиста и особенно ее оценки следователем, что предполагает наличие процедуры или методов оценки компетентности специалиста, которые может использовать следователь, решая вопрос относительно привлечения им специальных знаний. При этом как объективные подтверждения уровня компетентности специалиста следователем могут быть учтены документы, подтверждающие его профессиональное образование по специальности или по направлению профессиональной переподготовки, наличие профессионального стажа по реализуемой им профессиональной деятельности, а также иные характеризующие специалиста документы. Как вариант, при оценке специалиста может быть использован и метод экспертных оценок, позволяющий на основе некоторого числа профессионалов определить уровень подготовки потенциального специалиста.

В действующем УПК РФ говорится о «компетенции специалиста» (согласно ст. 70, 71, 168 и ряда других). Исходя из нормативных положений, под компетенцией специалиста нами понимается наличие у него подготовки по интересующим следствие вопросам, что подтверждается документами об образовании, его профессией, стажем, а кроме того, наличием лицензии, ученой степени или ученого звания. Все это оценивается следователем, который и решает вопрос о компетенции специалиста.

Отсюда можно заключить, что участие специалиста в ходе осуществления следственных действий выступает как процессуальная форма его привлечения к расследованию транспортных преступлений. Его участие в следственных действиях вызвано необходимостью сформировать свою профессиональную «картину» после осмотра непосредственно места происшествия, учета предметов обстановки, сопоставлении этого с документальными источниками, участия в проведении обыска или допроса, в случаях назначения судебной экспертизы или для получения важных образцов для сравнительного исследования или иных следственных действий. Например, участие специалиста в осмотре места транспортной аварии является необходимым как с целью обеспечения безопасности других участников следственных действий в силу вероятного наличия неучтенных опасностей, так и с целью оказания помощи следователю при проведении процедур, связанных с обнаружением, фиксацией, изъятием и упаковкой следов транспортного преступления, установлением точного места аварии или места повреждения транспортного средства либо объектов инфраструктуры, определением способа совершения преступления, вида, конструктивных особенностей исполнения и т.д. [1, стр. 188—192].

Следовательно, применительно к транспортным преступлениям привлечение специалиста на досудебной стадии остается чрезвычайно актуальным. Об этом свидетельствует и практика расследования железнодорожных катастроф. Рассмотрим это на примере уголовного дела 1-200/2015, приговор по которому был вынесен Наро-Фоминским городским судом 1 декабря 2015 г. В рамках этого дела рассматривалось столкновение поездов, повлекшее человеческие жертвы. Н. Н. Ивченко, А. А. Соколов, А. Н. Виноградов, будучи работниками железнодорожного транспорта, ответственными за свой участок работы и свои должностные обязанности, основной задачей которых было соблюдение правил эксплуатации железнодорожного транспорта и безопасности его движения, как раз и нарушили данные правила. В результате этого наступила смерть более двух лиц, был причинен тяжкий вред здоровью людей, а также причинен крупный ущерб по неосторожности.

В то же время компетенция специалиста неотделима от понимания и границ нужных специальных знаний, что нередко становится проблемным

вопросом при назначении и производстве нетрадиционных экспертиз вне экспертных организаций.

Следователю следует помнить и о положениях ст. 71 УПК РФ, определяющей основания для отвода специалиста в случае выявления его некомпетентности, что следует решать перед выполнением действий, к которым привлекается специалист. Но и здесь могут возникнуть проблемы вследствие затруднений в поиске необходимого специалиста, компетентного в требуемой области знания.

Согласно положениям ч. 2 ст. 61 УПК РФ лицо, которое обладает необходимыми для расследования преступления специальными знаниями, не имеет права принимать участие в уголовном процессе как специалист в случаях, если оно потерпевший, гражданский истец или гражданский ответчик, свидетели, а также близкие родственники или родственники любого лица, участника судопроизводства по конкретному уголовному делу. Наличие указанных выше оснований у специалиста обязывает его отказаться от участия в производстве по уголовному делу. Если же специалист так не поступит, то о его отводе может заявить подозреваемый или обвиняемый, его защитник или законный представитель, а также государственный обвинитель, сам потерпевший, гражданские ответчик или истец, включая их представителей. Принятие решения относительно отвода специалиста на предварительном следствии производится следователем.

Несмотря на то что заключение специалиста на основании п. 3.1 ст. 74 УПК РФ выступает как доказательство, законодательством не определены ни форма получения, ни порядок оформления заключения специалиста. Отсутствуют разъяснения относительно ознакомления специалиста об уголовной ответственности по ст. 307 УК РФ за заведомо ложное заключение, а это приводит к тому, что заключение специалиста следователем не всегда рассматривается в качестве реального доказательства. В связи с этим закономерно, что ряд исследователей в своих работах существенно ограничили пределы использования заключений специалистов [2, стр. 196]. Данный подход в определенной степени способен ограничить возникающие возможности по получению и последующему эффективному применению в ходе расследования транспортного преступления, данного специалистом заключения. Иногда могут проявиться проблемы, возникновение которых не связано с ходом или местом проведения необходимых процессуальных действий, но их разрешение возможно только на основе использования специальных знаний.

Тем не менее сам факт участия специалиста в производстве по уголовному делу и результаты такого участия обладают самостоятельным доказательственным значением, выступая в качестве составной части всей деятельности по расследованию уголовного преступления. При этом специалист не имеет процессуальной самостоятельности, выступая только

помощником следователя. Он подменяет следователя по причине его научно-технической некомпетентности, причем в узком сегменте знаний. Поэтому в тех ситуациях, где следователь является компетентным лицом, он может действовать и при отсутствии специалиста.

Значимым моментом в расследовании является и то, что в сравнении с заключением эксперта существующий порядок предоставления заключения специалистом обладает упрощенным характером, что приобретает особое практическое значение. Подобная простота позволяет без формальных проволочек привлечь к разработке заключения специалиста, что обеспечивает высокие темпы осуществления процедуры доказывания, если сравнивать участие специалиста с процедурой назначения и получения результата проведенной судебной экспертизы. Это выступает для следователя важным моментом в силу того, что сам по себе процесс подготовки и представления заключения специалиста занимает значительно меньшее время и является более простым по сравнению с заключением эксперта. Однако нельзя не отметить, что даже после введения новой нормы относительно возможности представления заключения специалистом (ч. 3 ст. 80 УПК РФ) уголовно-процессуальное законодательстве не содержит норм, согласующих эту новацию с положениями общего характера, в которых регламентируется непосредственное участие в расследовании преступления специалиста.

Помимо этого, в ст. 179 УПК РФ предусмотрена еще одна форма участия специалиста, в рамках которой специалист может проводить освидетельствование, включая и процедуру выявления наличия состояния опьянения. Тем не менее в данной норме не определены способы и методы определения состояния опьянения при отсутствии возможности проведения необходимого исследования. Особо значимым этот момент является в силу невозможности проведения такого рода исследований при отсутствии образцов. При этом возможность получения таких образцов предполагается только в ходе проведения процедуры экспертизы.

Нередко специалисты привлекаются для оказания не только технической, часто встречающейся при расследовании транспортных преступлений, но и другой помощи следователю, например, в психологической, информационной и других сферах. При проведении допроса часто является необходимым присутствие специалиста, обладающего знаниями в той области, специалистом в которой является допрашиваемый. Следовательно, и в будущем потребности судебных и правоохранительных органов и экспертная практика выдвинут перед специалистами проблемы, требующие использования высокого уровня специальных знаний и разработки новых эффективных методов и методик исследования.

С целью совершенствования процедуры привлечения специалиста в рамках предварительного следствия следует предоставить специалисту

определенные дополнительные права: он должен уведомляться относительно цели его вызова; до него должны доводиться требования в части тех специальных знаний, которыми он должен обладать, а также цель вызова для оценки самим специалистом возможности адекватной помощи следователю, исходя из уровня его компетентности. В случае же сомнений он должен иметь право на отказ от участия в проводимых следственных мероприятиях [3]. Говоря о непроцессуальной деятельности специалиста отметим, что на этапе выбора специалиста для привлечения к расследованию транспортного преступления важное значение имеет уровень его информирования о необходимости своевременного представления криминалистически и процессуально значимой информации следователю. Это позволяет последнему надлежащим образом и с учетом требования эффективности расследования определить порядок, время и место проведения процессуальных действий, а также провести отбор участников этих действий, порядок и условия применения научных и технических методов и средств расследования и т.д. По нашему мнению, создание картотеки лиц, обладающих специальными знаниями в различных отраслях транспортной инфраструктуры, сократит время поиска и определения требуемого специалиста [4, стр. 137—140].

Из сказанного выше вытекает, что для более понятной дифференциации заключения специалиста по сравнению с заключением эксперта необходимы изменения в ч. 3 ст. 80 УПК РФ о требованиях, позволяющих трактовать представленное специалистом заключение в качестве специального результата познавательной деятельности. Его статус должен опираться на поручения следователя, представления сторон процесса или самого суда. При этом необходимым является соблюдение письменной формы, включающей ответы на поставленные вопросы, отражающие в качестве обязательного требования процедуры применение специальных знаний.

Безусловно, участие специалиста в проводимых следователем следственных действиях выступает как одна из значимых форм применения при расследовании транспортных преступлений специальных знаний. Часто именно участию в них специалиста, а то и не одного, позволяет выявлять большинство вещественных доказательств и значимых для расследования обстоятельств, позволяя тем самым максимально полно и непредвзято обеспечить раскрытие транспортного преступления, особенно на железнодорожном транспорте.

Помощь специалиста следователю при производстве следственных действий, выдачу им заключения, дачу показаний, консультирование им следователя следует признать в качестве основных форм участия специалиста в уголовном судопроизводстве. Основанием для определения специалистов, приглашаемых для консультаций следователем, должны быть характеристики этих лиц, которые фактически обеспечивают реализацию в полном объеме процессуального статуса специалиста и как

участника уголовного процесса, и как специального субъекта, обладающего необходимыми познаниями. К таковым можно отнести:

— саму цель привлечения специалиста, состоящую в реализации тех возможностей, которые открываются с применением специальных знаний с целью выявления истины по уголовному делу;

— специфические задачи, которые должны быть разрешены специалистом при его участии в расследовании транспортного преступления, а именно оказание консультативной и технической помощи всем участникам уголовного судопроизводства с надлежащим обеспечением их прав;

— функции специалиста, среди которых следует выделить принятие участия в производстве процессуальных действий, представление письменных консультаций следователю по предполагающим применение специальных знаний вопросам;

— принципы деятельности специалиста в рамках уголовного расследования (независимость, компетентность и незаинтересованность в исходе дела).

Таковы краткие рассуждения относительно необходимости привлечения специалиста к участию в уголовном судопроизводстве по делам о транспортных преступлениях.

Литература

1. Киселевич, И. В. Проблемы технико-криминалистического обеспечения осмотра места происшествия при железнодорожном происшествии // Сборник статей Международной научно-практической конференции, проводимой в рамках деловой программы Международной выставки «Интерполитех-2019» — Технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений. Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации им. В. Я. Кикотя. — Москва, 2020.

2. Снетков, В. А. Заключение специалиста как особая уголовно-процессуальная форма применения специальных знаний // Криминалистические чтения, посвященные 100-летию со дня рождения проф. Б. И. Шевченко: Тез. выступлений. — Москва, 2004.

3. Лазарева, Л. В. Специальные знания и их применение в доказывании по уголовному делу. — Москва, 2009.

4. Суденко, В. Е. Криминалистические учеты — важнейшее средство борьбы с преступлениями // Право и государство: теория и практика. — 2016. — № 6 (138). — С. 137—140.

References

1. Kiselevich, I. V. Problemy tekhniko-kriminalisticheskogo obespecheniya osmotra mesta proisshestviya pri zheleznodorozhnom proisshestvii [Problems of technical and forensic support for the inspection of the scene of a railway accident]// Sbornik statey Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii, provodimoy v ramkakh delovoy programmy Mezhdunarodnoy vystavki «Interpolitekh-2019» — Tekhniko-kriminalisticheskoye obespecheniye raskrytiya i rassledovaniya prestupleniy. Moskovskiy universitet Ministerstva vnutrennikh del Rossiyskoy Federatsii im. V. YA. Kikotya. — Moskva, 2020.

2. Snetkov, V. A. Zaklyucheniye spetsialista kak osobaya ugolovno-protsessual'naya forma primeneniya spetsial'nykh znaniy [Conclusion of a specialist as a special criminal procedural form of application of special knowledge]// Kriminalisticheskiye chteniya, posvyashchennyye 100-letiyu so dnya rozhdeniya prof. B. I. Shevchenko: Tez. vystupleniy. — Moskva, 2004.

3. Lazareva, L. V. Spetsial'nyye znaniya i ikh primeneniye v dokazyvanii po ugolovnomu delu [Special knowledge and their application in proving a criminal case]. — Moskva, 2009.

4. Sudenko, V. Ye. Kriminalisticheskiye uchety — vazhneysheye sredstvo bor'by s prestupleniyami [Forensic accounting is the most important means of combating crime]// Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2016. — № 6 (138). — S. 137—140.

ПО ИТОГАМ КОНФЕРЕНЦИИ

УДК 343.132:628.5:656.2(075.8)

© Шуваева Мария Сергеевна
— кандидат юридических наук, старший преподаватель
кафедры криминалистики Московского университета МВД России
имени В. Я. Кикотя

Задачи предварительного следствия по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте

Аннотация. Крушения и аварии, происходящие на железнодорожном транспорте, как правило, относятся к числу резонансных преступлений. Они мгновенно становятся достоянием общественности, активно освещаются и обсуждаются средствами массовой информации. Поэтому они относятся к таким событиям, которые требуют срочного вмешательства не только правоохранительных органов, но и органов государственной власти с целью выяснения причин, выявления и наказания виновных и принятия мер к предупреждению подобных происшествий в дальнейшем. В статье рассматриваются вопросы расследования преступлений, связанных с крушениями и авариями на железнодорожном транспорте на первоначальном этапе их расследования.

Ключевые слова: крушения и аварии; техника безопасности; железнодорожный транспорт; поезда; органы предварительного расследования; следователь; задачи органов предварительного расследования; меры предупреждения; профилактика преступлений.

© Mariya S. Shuvaeva
— Candidate of Law, senior lecturer of the department of criminalistics
of the Moscow University of the Ministry of Internal Affairs
of the Russian Federation named after V.Y. Kikot

The issues of preliminary investigation of crashes and accidents on railway transport

Abstract. Crashes and accidents occurring on railway transport are usually very public crimes. They instantly become public, actively discussed in the media. Therefore, they refer to the events that require urgent intervention not only by law enforcement agencies, but also by government authorities in order

to find out the reasons, identify and punish responsible people and take measures to prevent such incidents in the future. The current paper has considered the concerns of investigation of crashes and accidents on railway transport at the initial stage of their investigation.

Keywords: crashes and accidents; safety measures; railway transport; trains; preliminary investigation bodies; investigator; tasks of the preliminary investigation bodies; preventive measures; crime prevention.

Основной задачей органов расследования является установление факта преступления, изобличение и привлечение к уголовной ответственности лиц, их совершивших. В то же время следователь не может оставить без внимания причины и условия, которые способствовали совершению преступления. В соответствии с ч. 1 ст. 2 УК РФ одной из задач уголовного судопроизводства также является предупреждение преступлений, в связи с чем ч. 2 ст. 73 и ч. 2 ст. 158 УПК РФ на следователя, расследующего уголовные дела, возложена обязанность не только собирать доказательства преступления, но и выявлять причины и условия, способствовавшие их совершению, и принимать меры к их устранению. Основной формой работы в этом направлении является внесение следователем предписаний об устранении обстоятельств, способствующих совершению преступлений. Выявление таких обстоятельств и принятие мер к их устранению призваны создать условия для предупреждения новых преступлений, которые могут быть совершены другими лицами. Следователь выносит соответствующим организациям, учреждениям и предприятиям представление о принятии мер к устранению этих причин и условий. Представление является процессуальным документом, который содержит выводы следователя об установлении обстоятельств, способствовавших совершению преступления и иным нарушениям закона, адресовано руководителю соответствующей организации или соответствующему должностному лицу с предложением принять меры по устранению этих обстоятельств. Это требование закона имеет особенно важное значение по делам о крушениях и авариях, так как в процессе расследования следователь часто выявляет серьезные недостатки в работе железнодорожных организаций, которые зачастую и приводят к ослаблению безопасности движения поездов. Невозможно успешно проводить профилактические мероприятия по борьбе с аварийностью и в целом проводить работу по предупреждению и пресечению аварийных ситуаций, не установив истинных причин, которые послужили ослаблению безопасности движения железнодорожного транспорта. Поэтому при расследовании подобного вида преступлений необходимо иметь в виду тот факт, что все мероприятия по ликвидации причин и последствий аварий и крушений вытекают из данных, полученных при расследовании. Из этого можно сделать вывод, что эффективность

проводимых мероприятий находится в прямой зависимости от полноты расследования. Таким образом, можно сформулировать задачи предварительного следствия по делам о крушениях и авариях на железнодорожном транспорте, которые состоят:

1) в раскрытии совершенного преступления, повлекшего за собой крушение или аварию;

2) установлении виновных лиц, совершивших преступление, и привлечении их к уголовной ответственности;

3) выяснении организационных недостатков и условий, способствовавших совершению преступления.

Последовательность действий лиц, производящих расследование, обычно шаблонна и состоит в следующем: первой выясняется «техническая» причина крушения (аварии), затем нарушения, которые к ней привели, потом устанавливаются конкретные лица, допустившие нарушения, обстоятельства, их характер и причины допущенных ими нарушений, и только в заключении — условия, способствовавшие нарушениям. Иногда выяснению подлежат не все, а только часть из перечисленных вопросов.

Расследование должно выявить и дать исчерпывающее объяснение всем этим явлениям, установить их последовательность, показать, в какой зависимости они находятся друг от друга, и установить основную причину произошедшего. Для того чтобы прояснить всю цепь событий, повлекших в конечном итоге крушение поезда, необходимо досконально выяснить все обстоятельства крушения, в том числе и его наступившие последствия, и возможные последствия, которые не последовали (или не успели последовать) в силу каких-либо причин.

Обобщая вышеперечисленное, можно сформулировать, что следователь должен установить:

1) обстоятельства крушения и наступившие последствия, также возможные, но предотвращенные последствия;

2) всю цепь причин, которые привели в итоге к крушению;

3) виновных лиц, мотивы их действий или бездействия, причинную связь их поведения с произошедшим крушением или аварией;

4) условия, создавшие возможность допущенных нарушений и ответственных за это лиц.

Вопрос о круге лиц, ответственных за произошедшее крушение, является особенно актуальным и существенным в расследовании. Правила технической эксплуатации построены таким образом, что действия одного работника, связанного с движением поездов, контролируются другим работником. Например, на станциях, которые не оборудованы централизованной системой стрелок, за подготовку маршрута приема поездов отвечает стрелочник, действия которого контролируются старшим стрелочником, а его действия — дежурным по станции, машинист поезда и помощник машиниста обязаны тщательно следить за

тем, на какой путь принимается поезд. Выстраивается своеобразная цепочка ответственных лиц. Следовательно, в случае крушения в результате приема поезда на занятый путь может идти речь об ответственности ряда лиц. Крушение может явиться последствием некомпетентности многих лиц, вина которых будет неодинакова. Критерием для определения степени ответственности и виновности каждого нарушителя является причинная связь допущенного нарушения с происшедшим крушением. Всегда необходимо устанавливать, явилось ли крушение прямым последствием нарушения или оно косвенно, посредством какого-либо события связано с ним. Правильно определить, какие из допущенных разными работниками нарушений явились непосредственно причинами крушения, а какие нарушения имели второстепенное значение — это значит правильно выстроить обвинение по уголовному делу о крушении и избежать ошибки в привлечении к уголовной ответственности второстепенных виновников, заслуживающих только административного наказания.

При расследовании дела о крушении или аварии на железнодорожном транспорте следователю надо установить каждого из причастных к крушению поезда работников, все допущенные ими нарушения правил технической эксплуатации и безопасности, технических условий и инструкций, определить, кто именно и что нарушил.

За непосредственными нарушениями, приводящими к крушениям и авариям поездов, могут также скрываться и организационные недостатки, способствующие нарушениям трудовой дисциплины (неправильная дисциплинарная практика, появление на рабочих местах в нетрезвом виде), инструкции по движению поездов и правил технической эксплуатации, бездействие руководящих работников отделения дороги, не контролирующих работу на станциях. Выявление этих недостатков иногда требует дополнительных усилий со стороны следователя.

Расследование лучше всего проводить от частного к общему, т.е. от отдельных установленных фактов нарушений к выявлению общего положения, а затем — от общего к частному, к освещению причин отдельных нарушений, вызвавших крушение, на основе анализа общего положения работы на данном участке транспорта [1, стр. 39].

При расследовании любого уголовного дела органы предварительного следствия обязаны выяснить обстоятельства как отягчающие вину обвиняемого, так и смягчающие, т.е. ослабляющие его ответственность. Не являются исключением в этом и уголовные дела, расследование которых связано с крушением поездов. Наличие смягчающих вину обстоятельств иногда дает возможность рассматривать нарушение работником транспорта правил безопасности движения поездов не как преступление, а как дисциплинарный поступок. Таким образом, объективное, тщательное расследование может открыть обстоятельства, важные не только для

определения размера наказания, но и для решения вопроса о привлечении или непривлечении нарушителя к уголовной ответственности.

В связи с этим следует отметить, что предварительное следствие только тогда можно считать полным, когда следователь примет все меры к выяснению лиц, виновных в крушении. В таком случае суд сможет определить справедливую меру наказания.

Следователь, производящий расследование уголовных дел о крушениях на железной дороге, всегда обязан ставить перед собой основную задачу — всесторонне и полно исследовать причины грубого нарушения, определить виновных лиц, выяснить обстоятельства крушения, а затем успешно ее выполнить. Но перед следователем стоит и другая задача — обеспечить законные интересы потерпевших от крушения граждан, разъяснить им их право на возмещение причиненного крушением ущерба и предпринять меры профилактического характера по предупреждению данного вида преступлений в будущем. Расследование преступления о крушении и аварии на железнодорожном транспорте можно считать полным, объективным и оконченным только в том случае, если следователем выполнены в полном объеме все вышеперечисленные задачи в их совокупности.

Литература

1. Долицкий, Е. А. Расследование крушений и аварий на железнодорожном транспорте. — Москва, 2009.

References

1. Dolitskiy, Ye. A. Rassledovaniye krusheniy i avariy na zheleznodorozhnom transporte [Investigation of crashes and accidents on railway transport]. — Moskva, 2009.

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	**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

работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес. должность, звание, ученая степень каждого автора адрес электронной почты для каждого автора	Nominative case (where EACH author works) with its full postal address; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author; contacts (an e-mail) of EACH author.
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.	**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.
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.	**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.
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.	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.
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.	**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.