ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 1(37)/2021

Издается с января 2016 г.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2021. № 1 (37)	The online scientific journal “Transport law and security” 2021. № 1 (37)
Дата размещения номера — 29 апреля 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 April, 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)

Гуцуляк Василий Николаевич — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник Морского флота

Холиков Иван Владимирович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации

Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

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

Минбалеев Алексей Владимирович — доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук

Данилина Елена Ивановна — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Козин Михаил Николаевич — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)

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

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

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

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

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

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

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

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 — ЧЕБОТАРЕВ 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., Чеботарева А. А.
Транспортно-правовой форум: ежегодное международное и ведущее научное мероприятие Юридического института Российского университета транспорта 13

Лобачев С. Л.
Состояние и перспективы развития функционала личного кабинета студента в электронной информационно-образовательной среде вуза на примере Российского университета транспорта 21

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Хотько О. А., Чеботарева А. А.
Правовые вопросы международного сотрудничества в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности 33

Чеботарев В. Е., Ракова И. О.
Правовое регулирование международных полетов над государственной территорией 46

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Попов В. Л.
Процессуальные и методологические основы судебных экспертиз по транспорту 53

Жаворонков В. А.
Цифровые технологии: новые подходы к информационному обеспечению судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств 66

Попова Ю. П.
Как новая редакция статьи 267 Уголовного кодекса Российской Федерации повлияет на квалификацию правонарушений 82

Федорова Е. Л., Скуйбедина О. Н.
Транспорт как пространство речевой безопасности: формирование понятия «речевое преступление» 91

Курашева А. Г.
Специфика краж на железнодорожном транспорте 97

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Тарасенко Ю. А.
Овербукинг на транспорте: проблема определения «лишнего» пассажира 105

Землин А. И., Торшин А. А.
Характеристика беспилотных автомобилей в контексте обязательств вследствие причинения вреда 113

Масленников М. А., Землин А. И.
Особенности предоставления информации при заключении договора коммерческой концессии в сфере оказания транспортных услуг 124

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Максимова Т. А.
Прекращение действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок как мера ответственности перевозчиков (на примере Московской области) 134

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Губин А. В.
Разработка перспективных моделей автомобильного и морского пунктов пропуска через государственную границу 144

Груздева Л. М.
Транспорт как субъект критической информационной инфраструктуры 157

Лобанова А. М.
Системные проблемы трансграничного обмена электронными транспортными документами в условиях цифровизации 164

Кобзева Е. И., Моргунов М. В., Романов А. В.
Доступная среда для маломобильных групп населения на примере транспорта Москвы и ее окрестностей (теоретико-правовой аспект) 173

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Правкин С. А., Смирнова В. В.
Организационно-правовая среда управления недвижимым имуществом и совершенствование инвестиционной деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги».....182

Сандырева Е. В.
Некоторые вопросы применения аутсорсинга в сфере транспортной логистики в условиях пандемии коронавирусной инфекции 195

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Ивакин В. И.
Экотерроризм, транспорт и правовая охрана природной среды.....204

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

Мальцев В. А.
Особенности страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в африканских странах.....213

Скуйбедина О. Н., Кобзева О. В., Собалевская А. Э.
Основные этапы развития правового регулирования транспорта в России, Британии и Франции и их взаимодействие 226

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Петров Ю. И.
Совершенствование железнодорожных концессий в России во второй половине XIX столетия 233

Тишаков М. П.
Отдельные аспекты правового регулирования и организации обеспечения безопасности дорожного движения в 1950-х годах 242

Заложных Е. С.
История развития рекламной деятельности и ее правового регулирования в России 258

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность».....266

Contents

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Dukhno Nikolay Al., Chebotareva Anna Al.
Transport and Law Forum: an annual international and leading scientific event of the Law Institute of the Russian University of Transport 13

Lobachev Sergey L.
The state and prospects for the development of the functioning of the student's personal account in the electronic information and educational environment of the university on the example of the Russian University of Transport 21

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Khotko Olga Al., Chebotareva Anna Al.
Legal issues of international cooperation in the field of environmental safety of transport activities 33

Chebotarev Vladimir Ev., Rakova Irina Ol.
Legal regulation of international flights over the state territory 46

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Popov Valeriy L.
Procedural and methodological basis of forensic transport examinations 53

Zhavoronkov Vladimir Al.
Digital technologies: new approaches to information support of forensic examination of vehicle markings 66

Popova Yuliya P.
How the new edition of Article 267 of the Criminal Code of the Russian Federation will affect the qualification of offenses 82

Fedorova Elena L., Skuybedina Olga N.
Transport as a field of speech safety: the formation of the concept “speech crime” 91

Kurasheva Aiganym G.
Theft specificity on railway transport 97

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Tarasenko Yuriy Al.
Overbooking in transport: the problem of determining the “excess” passenger.. 105

Zemlin Aleksandr Ig., Torshin Anton Al.
Characterization of unmanned cars in the context of tort obligations 113

Maslennikov Maksim Ar., Zemlin Aleksandr Ig.
Peculiarities of providing information when signing a commercial concession contract on the provision of transport services 124

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Maksimova Tatiyana Al.
Termination of the Transportation Certificate along the regular transportation routes as a measure of the carriers' liability (on the example of the Moscow region) 134

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Gubin Aleksey V.
The development of promising models of road and maritime checkpoints across the state border 144

Gruzdeva Lyudmila M.
Transport as a subject of critical information infrastructure 157

Lobanova Aleksandra M.
Systemic problems of cross-border exchange of electronic transport documents in the context of digitalization 164

Kobzeva Ekaterina Iv., Morgunov Mikhail V., Romanov Aleksandr V.
Accessible environment for people with limited mobility on the example of transport in Moscow and its districts (theoretical and legal aspect) 173

TRANSPORT ECONOMY

Pravkin Sergey A., Smirnova Vera V.
Organizational and legal environment for real estate management and improvement of investment activities of the open joint stock company “Russian Railways” 182

Sandyreva Elena V.
Some issues of outsourcing application in transport logistics in the context of the coronavirus pandemic 195

LAND AND LEGAL AND ENVIRONMENTAL TRANSPORT RELATIONS

Ivakin Viktor Iv.
Ecoterrorism, transport and legal protection of the natural environment 204

FOREIGN EXPERIENCE OF TRANSPORT LEGAL REGULATION

Maltsev Vitaliy An.
Features of insuring vehicles and civil liability of their owners in the African countries 213

Skuybedina Olga N., Kobzeva Olga V., Sobalevskaya Anastasiya E.
The main stages in the development of transport legal regulation in Russia, Great Britain and France and their interaction 226

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Petrov Yuriy Iv.
The improvement of railway concessions in Russia in the second half of the XIX-th century 233

Tishakov Maksim P.
Selected aspects of legal regulation and organization of road traffic safety in the 1950s 242

Zalozhnykh Ekaterina S.
The history of the development of advertising activity and its legal regulation in Russia 258

Requirements for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security” 266

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 347.463

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

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

Транспортно-правовой форум: ежегодное международное и ведущее научное мероприятие Юридического института Российского университета транспорта

Аннотация. В статье дан экскурс, освещающий историю проведения Международного транспортно-правового форума, организатором которого стала кафедра «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ). Инициатором создания форума стала заведующая кафедрой, доктор юридических наук Анна Александровна Чеботарева, осознавшая важность растущих актуальных проблем внедрения в транспортную отрасль новых технологий цифровизации, искусственного интеллекта. В 2019 г. состоялся первый Международный транспортно-правовой форум, на котором было принято решение проводить его ежегодно в целях обсуждения правовых проблем, увеличивающихся в результате внедрения технологий цифровизации в транспортные системы разных стран, связанных между собой процессами перевозок. Представлен краткий обзор научных сообщений, прозвучавших на третьем Международном транспортно-правовом форуме, состоявшемся 10 февраля 2021 г. в Юридическом институте МИИТ, где также обсуждались актуальные правовые проблемы, связанные с внедрением технологий искусственного интеллекта в сферу транспортной деятельности. Полученные на форуме научные результаты привлекли внимание ученых практиков и студентов транспортных вузов.

Ключевые слова: транспортно-правовой форум; школа транспортного права; транспортное образование; искусственный интеллект; цифровизация.

© 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

© 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

Transport and Law Forum: an annual, international and leading scientific event of the Law Institute of the Russian University of Transport

Abstract. The current paper has given an excursion covering the history of the International Transport and Law Forum, which was organized by the department 'Administrative Law, ecological law, information law' of the Law Institute of the Russian University of Transport . The forum was initiated by the head of the department, Doctor of Law, Anna Aleksandrovna Chebotareva, when realizing the importance of the growing urgent problems of introducing new digitalization technologies and artificial intelligence into the transport industry. In 2019 there was held the first International Transport and Law Forum, where there was decided to hold it annually in order to discuss legal problems that are constantly increasing as a result of the introduction of digitalization technologies into the transport systems of different countries, which are interconnected by transportation. There has been presented a brief overview of research works made at the third International Transport and Law Forum, held on February 10, 2021 at the Law Institute . The forum dealt with urgent legal problems related to the introduction of artificial intelligence technologies in the field of transport activities. The scientific results obtained at the forum attracted the attention of practicing researchers and students of transport universities.

Keywords: transport and law forum; school of transport law; transport education; Artificial Intelligence; digitalization.

В Юридическом институте Российского университета транспорта третий год подряд, по сложившейся традиции, в феврале, открыл свою работу ставший постоянно действующим, востребованный многими

учеными разных стран Международный транспортно-правовой форум. На этот раз он был посвящен обсуждению актуальных проблем по теме: «Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву». Интерес к научному форуму проявили ученые 14 зарубежных стран, из которых самыми представительными оказались *Болгария, Беларусь, Марокко, Сербия, Испания, Египет* и другие. Широкий круг участников, представителей учебных и научных учреждений, ведущих вузов Москвы и многих других городов России проявили интерес к обсуждению проблем внедрения новых информационных технологий во все сферы транспортной деятельности и обозначения роли правовых средств.

Приступая к работе третьего по счету научного форма и понимая высокую степень значения его результатов, необходимо признать Международный транспортно-правовой форум регулярным, ежегодным научным конгрессом, имеющим международное значение в сфере правового влияния на развитие транспортных систем. Задача форума — привлечь все правовые средства для создания условий формирования безопасного и комфортного транспорта, обеспечивающего удовлетворение интересов всех субъектов перевозок, защищая права человека. Принимая участие в третьем Международном транспортно-правовом форуме, приуроченном к 125-летию Российского университета транспорта, мы формируем новые идеи по вопросам развития права и всех других правовых средств. Они могут стать основными регуляторами в процессах разработки и внедрения искусственного интеллекта в транспортную систему. Понимая, важность мнения каждого участника форума на внедрение технологий искусственного интеллекта в транспортную отрасль, советуем рассматривать любые предложения с позиции охраны прав человека. Мы не ощутим ценности достигаемых результатов, если не будем уделять внимание вопросам охраны прав человека. Работа научного форума подтверждает плодотворное воздействие права на формирование в транспортных системах разных стран необходимой правовой культуры, определяющей отношение транспортников к законам, конвенциям и иным правовым документам.

Обращаясь к истории начала проведения международного форума, его вехами стали:

— 14 февраля 2019 г. — открытие традиции проведения форума, тогда основной темой научного мероприятия стали современные финансовые и финансово-правовые проблемы на транспорте;

— второй форум «Правовые аспекты цифровизации международного транспорта и логистики», который состоялся 12—13 февраля 2020 г.;

— третий форум, работавший 10 и 11 февраля 2021 г., объединивший ученых многих стран, которых привлекла актуальная тематика: «Искусственный интеллект и тренды цифровизации: техногенный прорыв как вызов праву». На обсуждение были поставлены вопросы, отражающие

действительность, сложившуюся в транспортных системах стран, где искусственный интеллект не нашел достойного правового регулирования.

В работе форума традиционно принимают участие представители университетов России и других стран, число иностранных участников год от года растет, что подтверждает факт заинтересованности ученых и практиков разных стран в объединении усилий для решения правовых проблем, возникающих в международных транспортных коридорах на этапах внедрения новых технологий. На форуме с высокой проникновенностью в складывающуюся действительность на транспорте отмечается, что с повышением темпов внедрения новых технологий все больше ощущается потребность в совершенствовании правовых систем и необходимость в развитии способов внедрения норм права в транспортные отношения.

В работе первого форума в феврале 2019 г. участвовали представители пяти стран — России, Беларуси, Казахстана, Ирака, Египта. В начале работы конференции, выступая с приветственным словом, мы отметили важность темы правового регулирования транспортных отношений в целом и отношений в сфере финансовой безопасности на транспорте, в частности. Современные перемены в транспортных системах побуждают правоведов к разработке новых правовых средств, достаточных для установления правопорядка на транспорте. Особое внимание было обращено на проблемы безопасности на транспорте и значение права в их решении. Правовые средства следует доводить до уровня такого качества, когда опасность на транспорте будет отсутствовать в полной мере, и это состояние станут ощущать все участники транспортных отношений. Несовершенство законодательства, низкий уровень правовой культуры и подмена норм права приказами чиновников ведет к совершению правонарушений, что порождает аварии и другие нежелательные явления. Важно сосредоточивать усилия не только на совершенство законодательства, что само по себе дело необходимое, но нужно много внимания уделять мерам, которые будут способствовать воплощению правовых норм в транспортные отношения, содержание которых выражает уровень порядка.

В ходе первой конференции были заслушаны доклады гостей из Ирака и Египта по видеосвязи. Профессор Надхер, доктор наук, доцент кафедры международного права из Тикритского университета (Ирак) в своем докладе *«Воздействие электронного развития на легальный бизнес в транспортном секторе»* подчеркнул важность продвижения информационных технологий и механизмов в формировании электронного правительства, в том числе и в транспортном секторе. Эти технологии также нуждаются в правовом регулировании. Профессор Нашаат из института Каира в своем докладе поднял проблематику влияния потока инвестиций в транспортные услуги для обеспечения ликвидности движения. Интересные идеи озвучены на опыте Египта, где

элементы инвестиционного права смыкаются с национальной культурой, учитывающей ценности международного права.

Татьяна Анатольевна Полякова, доктор юридических наук, заведующая сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права РАН выступила с докладом на тему: «Влияние цифровой экономики на развитие транспортной отрасли: правовой аспект». Фундаментальные идеи, прозвучавшие в докладе, станут ориентирами для развития новых правовых идей, которые крайне необходимы для развития транспортной юриспруденции.

Виктор Васильевич Гребеник, профессор кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» свое выступление посвятил *финансовым урокам С. Ю. Витте*. Проведя параллели проблем современной России с проблемами эпохи С. Ю. Витте, В. В. Гребеник проиллюстрировал, как эффективные решения реформатора позволили Российской империи выйти на новый уровень развития, решить проблемы с «обвалом» национальной валюты царской России. Давая оценку историческим фактам, В. В. Гребеник отметил роль транспортной системы и развитие ее на основе новых современных технологий.

По итогам первого международного транспортно-правового форума был издан сборник тезисов [4], а, продолжая научные исследования в области правового регулирования современных финансовых и финансово-правовых проблем на транспорте, авторский коллектив кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» издал монографию «Комплексное исследование правового регулирования финансовой деятельности транспортных организаций» [3].

В 2020 г. международный транспортно-правовой научный форум, организатором которого продолжал оставаться Юридический институт МИИТ, продемонстрировал нарастающий интерес ученых и практиков России и многих зарубежных стран. К 2020 г. институт значительно повысил свой имидж благодаря стремлению коллектива к постоянному развитию и достижению новых результатов. К тому времени в Юридическом институте создана новая уникальная кафедра «Морское право»; журнал института «Транспортное право и безопасность» включен в перечень ведущих рецензируемых журналов ВАК; активно развивается школа транспортного права, институтом активно продолжает наращиваться международное сотрудничество в направлениях участия в международных конференциях, в том числе в других странах; растет публикационная активность преподавателей, увеличивается число статей и монографий на иностранных языках, в том числе в изданиях, индексируемых ведущими наукометрическими системами; ведется разработка и подготовка к реализации образовательных программ совместно с зарубежными вузами. Все это стало возможным благодаря развитию в Юридическом институте правовой науки и внедрению ее в транспортное образование.

Выступая на втором форуме, заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук, профессор, руководитель сектора информационного права и международной информационной безопасности Татьяна Анатольевна Полякова отметила, что Международный транспортно-правовой форум, проводимый на базе Юридического института МИИТ, преобразовался в одну из ведущих научных площадок. Она убедительно подтвердила факт высокой популярности форума, на котором обсуждаются актуальные проблемы правового регулирования отношений транспортного комплекса России. Научный форум проводится в условиях подъема интересов ученых правоведов к решению проблем правового регулирования цифровой экономики, к созданию правовых гарантий обеспечения безопасности транспортной деятельности на этапе внедрения новых цифровых технологий.

Выступивший в пленарном заседании Шукрани Эль Хусин, профессор международного права факультета юридических, экономических и социальных наук Университета Кади Айяд (Марокко, Марракеш) посвятил свой доклад вопросу цифровизации городских транспортных услуг в Марокко на примере города Марракеш. Доклад профессора Шукрани вызвал живую дискуссию и интерес присутствующих ученых и специалистов практиков.

Выступления других участников пленарного заседания Второго международного форума были весьма яркими, интересными и полезными. В числе докладчиков выступали представители столичных вузов, молодые ученые, аспиранты. Во второй день работы форума активно прошли заседания: круглого стола; клуба молодых ученых Юридического института; секции «Организационно-правовые проблемы обеспечения безопасности транспортной деятельности в условиях цифровой трансформации транспортного комплекса». Секция плодотворно работает под руководством Александра Игоревича Землина, доктора юридических наук, профессора, заслуженного деятеля науки Российской Федерации, заведующего кафедрой «Транспортное право». Совместная работа секции с научным форумом ведет к интеграции научно-правовых идей и разработке новых правовых концепций по укреплению гарантий обеспечения транспортной безопасности.

По итогам работы форума традиционно издан сборник тезисов докладов его участников. В сборнике представлены основные научные идеи, выводы и предложения участников Второго международного транспортно-правового форума по самым актуальным темам правового обеспечения цифровизации международного транспорта и логистики. В предисловии к сборнику подчеркнута важность исследований «способов правового регулирования применения информационных телекоммуникационных технологий в транспортной отрасли в условиях цифровизации транспорта и нацеленности его на реализацию

стратегических задач цифровой экономики» [1, стр. 11]. В отдельной статье, затрагивая проблематику правового регулирования искусственного интеллекта [2, стр. 32—47], 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.

10 февраля 2021 г. открылся третий Международный транспортно-правовой форум, который продлился два дня. Состоялось пленарное заседание, а также работа трех секций. На секции № 1 «Правовые и организационные проблемы государственного управления транспортом и реализации отраслевой политики в интересах решения национальных задач Российской Федерации» модератором выступил Александр Игоревич Землин. С докладами выступили: И. В. Холиков, профессор кафедры международного и европейского права Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве РФ, доктор юридических наук, профессор (Российская Федерация) и Йохан Крауз, почетный судья, поверенный, советник по правовым вопросам Генерального секретаря Международного комитета военной медицины (Южно-Африканская Республика) на тему: «Медицинские, экономические и правовые последствия глобального распространения массовых инфекционных заболеваний. Опыт противодействия на транспорте»; Е. Г. Багреева, доктор юридических наук, профессор, профессор Департамента международного и публичного права Юридического факультета Финансового университета при Правительстве РФ на тему: «Деонтология как основа реализации политики государства в транспортной сфере»; Митрович Божидар (Сербия), доктор юридических наук, профессор, адвокат на тему: «Опыт Сербии в юридическом сопровождении государственного управления транспортом». Н. А. Духно выступил с докладом на тему «Российские проблемы использования искусственного интеллекта в сфере образования».

На организованном мероприятии состоялась презентация изданий, подготовленных представителями научной школы «Транспортное право», а также были подведены итоги конкурса научных работ «Транспортная безопасность: вызовы и угрозы XXI века».

В работе форума на секции «Юридические аспекты цифровизации и применения искусственного интеллекта» с докладами на актуальные темы правового регулирования выступили ученые: А. А. Гришковец, доктор юридических наук, профессор, ведущий научный сотрудник сектора административного права и административного процесса Института государства и права РАН (доклад на тему «Государственное регулирование в сфере авиационной промышленности как важный фактор развития воздушного транспорта в современной России (административно-правовые аспекты)»); В. Н. Гуцуляк, доктор

юридических наук, профессор, почетный работник Морского флота, заведующий кафедрой «Морское право» Юридического института МИИТ, член направления «Транспортная безопасность», эксперт НЭС ЦИПБ РАН (доклад на тему «Правовые проблемы использования искусственного интеллекта на морском транспорте»); М. В. Жариков, доктор экономических наук, доцент, профессор Департамента мировой экономики и мировых финансов Финансового университета при Правительстве РФ (доклад на тему «Проблемы и перспективы применения искусственного интеллекта в мировой транспортной системе с учетом инициативы китайского Цифрового шелкового пути») и другие участники форума.

По итогам заседания секций и всего форума представители научного сообщества выразили благодарность организаторам научного международного форума и пожелания всем участникам мероприятия дальнейшей плодотворной работы в изучении актуальных направлений современной юриспруденции. Краткий обзор отдельных научных докладов, прозвучавших на форуме, демонстрирует, что емкое понятие юриспруденции, охватывающее все ценности права, все правовые инструменты и правовые средства, выражает не только систему правовых знаний, но и способы, методики воплощения их в сознание широкого круга специалистов транспортной отрасли. На форуме отмечается, что научные усилия следует направлять как на развитие права и законодательства, так и на разработку способов внедрения правовых норм в регулирование отношений по использованию искусственного интеллекта в транспортной сфере. Научные идеи форума станут предметом дальнейших обсуждений учеными, будут способствовать развитию и совершенствованию законодательства, а также наполнять учебные материалы для студентов транспортных вузов.

Традиция проведения ежегодного Международного транспортно-правового форума на базе Юридического института РУТ (МИИТ) будет продолжена в феврале 2022 г.

Литература

1. 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 В. Е. ; вступительное слово Н. А. Духно. — Москва : Изд-во Юридического института МИИТ, 2020.
2. 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 В. Е. ; вступительное слово Н. А. Духно. — Москва : Изд-во Юридического института МИИТ, 2020.
3. Комплексное исследование правового регулирования финансовой деятельности транспортных организаций : монография / под редакцией А. А.

Чеботаревой, С. А. Правкина ; предисловие Н. А. Духно. — Москва : Изд-во Юридического института МИИТ, 2020.
4. Современные финансовые и финансово-правовые проблемы на транспорте // Материалы Международной научно-практической конференции. 2019. — Москва : Московский институт государственного управления и права, 2019.

References

1. Dukhno, N. A. Privetstvennoye slovo uchastnikam foruma [Welcome speech to the forum participants]// Pravovyye aspekty tsifrovizatsii mezhdunarodnogo transporta i logistiki // Materialy Vtorogo Mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma / pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, V. Ye. Chebotareva V. Ye. ; vstupitel'noye slovo N. A. Dukhno. — Moskva : Izd-vo Yuridicheskogo instituta MIIT, 2020.
2. Dukhno, N. A. Yurisprudentsiya i iskusstvennyy intellekt [Jurisprudence and artificial intelligence]// Pravovyye aspekty tsifrovizatsii mezhdunarodnogo transporta i logistiki // Materialy Vtorogo Mezhdunarodnogo transportno-pravovogo foruma / pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, V. Ye. Chebotareva V. Ye. ; vstupitel'noye slovo N. A. Dukhno. — Moskva : Izd-vo Yuridicheskogo instituta MIIT, 2020.
3. Kompleksnoye issledovaniye pravovogo regulirovaniya finansovoy deyatel'nosti transportnykh organizatsiy [Comprehensive study of the legal regulation of the financial activity of transport organizations]: monografiya / pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, S. A. Pravkina ; predisloviye N. A. Dukhno. — Moskva : Izd-vo Yuridicheskogo instituta MIIT, 2020.
4. Sovremennyye finansovyye i finansovo-pravovyye problemy na transporte [Modern financial and financial and legal problems in transport]// Materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. 2019. — Moskva : Moskovskiy institut gosudarstvennogo upravleniya i prava, 2019.

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)

Состояние и перспективы развития функционала личного кабинета студента в электронной информационно-образовательной среде вуза на примере Российского университета транспорта

Аннотация. Вопросами построения информационно-образовательной среды вуза и системы образования России в целом специалисты занимаются уже около 25 лет. За этот период актуальность данного вопроса сильно менялась, и только с появлением соответствующей нормативной базы электронные информационно-образовательные среды (ЭИОС) вузов стали реальностью. Однако создание ЭИОС до 2020 г. велось, в основном, с целью обеспечения соответствия нормативным документам. Реализация учебного процесса проводилась с помощью систем дистанционного обучения (СДО), многие из которых были созданы и внедрены задолго до появления в вузах ЭИОС. Ситуация резко изменилась в 2020 г., и это привело к переосмыслению многих сложившихся положений, причем в условиях дефицита времени. ЭИОС оказались не в состоянии оказать существенную помощь вузам в условиях эпидемии, поскольку в реальности они являлись не инструментом учебного процесса, а информационными витринами для контролирующих органов. Опыт, полученный в 2020 г., позволил провести анализ того, насколько удачно ЭИОС справляются с задачами поддержки учебного процесса, и наметить пути их совершенствования. В данной работе предпринята попытка обобщения предложений по совершенствованию ЭИОС Российского университета транспорта (РУТ), разработанных студентами Юридического института РУТ. Представленные в работе данные являются результатами обработки курсовых работ, выполненных ими осенью 2020 г. Каждый студент мог вносить любое количество предложений. Проведенный анализ позволил разбить все предложения на три категории: техническая

доработка, дополнение ЭИОС функциями, реализуемыми сегодня в СДО, и информационное наполнение. Проведенный анализ позволил наметить два пути дальнейшего развития ЭИОС РУТ и выделить один из них, который может обеспечить развитие ЭИОС без риска нарушения учебного процесса и дальнейшую интеграцию вуза в перспективную отраслевую информационную среду.

Ключевые слова: дистанционные образовательные технологии; информационно-образовательная среда; личный кабинет студента; система дистанционного обучения.

© 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 state and prospects for the development of the functioning of the student's personal account in the electronic information and educational environment of the university on the example of the Russian University of Transport

Abstract. Specialists have been dealing with the development of the information and educational environment of the university and the education system in Russia for about 25 years. During this period, the relevance of this issue has changed a lot, and electronic information and educational environments (EIEE) of universities have become real only due to an appropriate regulatory framework. However, the development of EIEE until 2020 was carried out mainly in order to ensure compliance with regulatory documents. The implementation of the educational process was carried out using distance learning systems (DLS), many of which were developed and implemented long before the emergence of EIEE in universities. The situation changed dramatically in 2020, and this led to a reconsidering of many existing provisions in conditions of time pressure. EIEE turned out to be unable to provide significant assistance to universities in the context of the epidemic, since they were not an instrument of the educational process, but information showcases for regulatory authorities. The experience gained in 2020 made it possible to analyze how successfully EIEE cope with support of the educational process, and outline ways to improve them. In the current work there was made an attempt to generalize the proposals for improving the EIEE of the Russian University of Transport (RUT), developed by students of the Law Institute RUT. The data presented in the work were the results of studying course works completed in the fall of 2020. Each student could make any

number of proposals. The conducted analysis made it possible to break down all proposals into three categories: technical revision, supply EIEE with functions like the LMS, and information contents. The analysis made it possible to outline two ways for the further development of the EIEE in RUT and highlight one of them, which can ensure the development of EIEE without the risk of disrupting the educational process and further integration of the university into a promising industry information environment.

Keywords: distance educational technologies; information and educational environment; student's personal account; distance learning system.

Введение. Вопрос о построении информационно-образовательной среды вуза и системы образования РФ в целом имеет примерно 25 летнюю историю (см. постановление Госкомвуза России от 31 мая 1995 г. № 6 «О состоянии и перспективах создания единой системы ДО в России»; Приказ Минобразования РФ от 30 мая 1997 г. № 1050 «О проведении эксперимента в области дистанционного образования») [1; 2]. Основным двигателем развития этого направления на первом этапе являлась идеология открытого образования через всю жизнь, доступного всем, независимо от места проживания или базового образовательного уровня.

В начале XXI в. была открыта Федеральная целевая программа «Развитие единой образовательной информационной среды на 2001—2005 годы». Именно эти годы характеризуются развертыванием системы образовательных порталов [3, стр. 265—266], как базовых элементов информационно-образовательной среды (ИОС) системы образования России и формированием сообщества специалистов, которые создавали системы дистанционного обучения (СДО), прорабатывали вопросы стандартизации образовательных ресурсов и технологий с целью обеспечения их взаимной интеграции в рамках вузовских, региональных и федеральной ИОС. Результатом этого периода стало осознание перспективности использования информационных образовательных технологий в целом и дистанционных образовательных технологий (ДОТ) в частности, а также необходимости формирования ИОС различного масштаба (вуз, регион, система образования в целом).

В середине 2000-х гг. произошел некоторый спад интереса к этому направлению, поскольку внедрение компьютерных технологий в образование с учетом разработки контента и подготовки профессорско-преподавательского состава оказалось существенно более сложной задачей, чем представлялось ранее. Немаловажным фактором, сдерживавшим внедрение данных технологий, являлась неопределенность с нормативной базой и, как следствие, осторожность руководства вузов в отношении широкого внедрения этих технологий в учебный процесс [4].

Ситуация существенно улучшилась с появлением в Федеральном законе от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» ст. 16: «При реализации образовательных программ с применением исключительно электронного обучения, дистанционных образовательных технологий в организации, осуществляющей образовательную деятельность, должны быть созданы условия для функционирования электронной информационно-образовательной среды, включающей в себя электронные информационные ресурсы, электронные образовательные ресурсы, совокупность информационных технологий, телекоммуникационных технологий, соответствующих технологических средств и обеспечивающей освоение обучающимися образовательных программ в полном объеме независимо от места нахождения обучающихся». К сожалению, в данной статье речь идет о применении исключительно электронного обучения, дистанционных образовательных технологий, что существенно ограничивало использование этой статьи на практике. Однако включение в федеральные государственные образовательные стандарты практически по всем специальностям требования обеспечить обучающимся доступ к электронной ИОС вуза (ЭИОС) и требований к ее функциональному составу привело к практическому созданию ЭИОС во всех вузах.

Интересно, что создание ЭИОС велось, в основном, с целью обеспечения соответствия нормативным документам. Реализация же учебного процесса с использованием ДОТ проводилась с помощью СДО, многие из которых были созданы и внедрены задолго до появления в вузах ЭИОС. Несмотря на идеологическую близость ЭИОС и СДО сложилась ситуация, когда ЭИОС была ориентирована на информационную поддержку учебного процесса, а СДО — на его практическую реализацию [5]. Характерно, что при создании ЭИОС, как правило, не учитывались особенности СДО, которых в крупном университете могло быть несколько и разных типов.

Данная ситуация до определенного момента всех устраивала, но пришел 2020 год, который существенно изменил сложившееся положение и привел к переосмыслению многих традиционных подходов, причем в условиях дефицита времени. Ситуация потребовала принятия решений по обеспечению возможности продолжения учебного процесса в условиях эпидемии на всех уровнях образования. Перевод учебного процесса на полное использование ДОТ ни в малейшей степени не учитывал: наличие нормативных оснований для перевода учебного процесса на использование ДОТ; опыта их использования в образовательной организации и ее структурных подразделениях; наличие платформ, которые обеспечили бы использование ДОТ; контента, обеспечивающего полноценное обеспечение учебного процесса, и многое другое.

Практика только подтвердила тот факт, что ЭИОС являются не инструментом учебного процесса, а витринами для контролирующих

органов. Инициативные проекты СДО уровня институтов и факультетов не могли, в силу ограниченности своих масштабов, существенно повлиять на решения, принимаемые на уровне университетов, и оказались практически не востребованными при принятии решений о порядке перевода учебного процесса на использование ДОТ в масштабах крупных университетов.

В результате большинство вузов стали ориентироваться на наименее развитые, в части компьютерных технологий и опыта использования ДОТ, факультеты и институты. Следует отметить, что незадолго до 2020 г. различные источники отмечали недостаточную компетентность в вопросах электронного и дистанционного обучения у значительной части организаторов образовательного процесса и преподавателей во многих учебных заведениях, что серьезно затрудняло внедрение этих технологий в реальный учебный процесс [6; 7].

ЭИОС явилась единственной общей для всех подразделений университетов средой, но она создавалась не с целью реализации учебного процесса, что привело весной 2020 г. к решению, что инструменты реализации ДОТ выбирают преподаватели самостоятельно. Очевидно, что это стало далеко не лучшим решением, и к лету многие вузы постарались дополнить ЭИОС общей для всех факультетов и институтов платформой обучения, сохранив за ЭИОС функции информационной поддержки учебного процесса. Произошло возрастание роли ЭИОС без ее существенной переработки.

Постановка задачи. Опыт, полученный в 2020 г., позволяет провести анализ того, насколько удачно ЭИОС справилась со своими новыми задачами и наметить пути ее совершенствования. Конечно, реализация ЭИОС в каждом вузе очень индивидуальна, поэтому анализ будет проводиться на примере ЭИОС РУТ (МИИТ). Однако результаты такого анализа могут быть полезны не только для данного университета, но и для других университетов, поскольку к началу 2020 года ситуация с формированием и использованием ЭИОС была примерно одинакова в большинстве российских вузов.

Путь решения. Понимая необходимость увеличения роли информационных и дистанционных технологий в учебном процессе, в Юридическом институте Российского университета транспорта в 2019 г. была разработана и включена в учебный план для ряда специальностей дисциплина «Методы работы в Интернет и информационно-образовательной среде вуза», которая расширила традиционную дисциплину по изучению технологий работы в Интернет в сторону практического использования ресурсов вуза в процессе обучения студентов. В комплект учебно-методического обеспечения по новой дисциплине вошло пособие, помогающее студентам освоить возможности, предоставляемые ЭИОС вуза [8], а в рабочую программу включена курсовая работа, в процессе выполнения которой студенты осуществляют

анализ функционала личного кабинета студента в ЭИОС РУТ и разработку предложений по его совершенствованию.

Далее предпринята попытка обобщения предложений, разработанных студентами в рамках выполнения курсовой работы. Ограниченный период реализации новой дисциплины не позволил накопить значительный объем информации, но данные, полученные уже на первом этапе в 2020 г., представляются очень интересными и полезными как для разработчиков ЭИОС РУТ, так и других вузов, занимающихся разработкой и совершенствованием ЭИОС.

Представленные ниже данные являются результатами обработки более 50 курсовых работ, выполненных осенью 2020 г. Каждый студент мог вносить любое количество предложений, и их общее число более 150. Все предложения можно сгруппировать в 24 конкретных предложения по улучшению личного кабинета студента, однако, только 5 повторялись регулярно и составили более 50% от общего числа предложений. Кроме того, следует отметить, что часть студентов не смогли четко сформулировать свои предложения. Реальное число обработанных курсовых работ составило около 100, но только менее 60 из них содержали четкие и конкретные предложения по совершенствованию личного кабинета студента.

Диаграмма на рис. 1 отражает 10 наиболее популярных предложений по совершенствованию ЭИОС РУТ. Среди них чаще всего высказывается пожелание обновить дизайн (более 15% от всех предложений). С этим трудно не согласиться, поскольку он действительно весьма не привлекателен (рис. 2).

Если проанализировать наиболее популярные предложения (рис. 1), то их можно разбить на две категории:

- техническая доработка (ТД);
- дополнение ИОС функциями, реализуемыми сегодня в СДО.

Принадлежность каждого предложения к одной из категорий на рис. 1 отражается обозначениями ТД и СДО соответственно. Если позиции категории ТД можно отнести к недоработкам и они могут быть устранены относительно легко, то позиции СДО — это уже изменение идеологии подхода к построению ЭИОС, реализация которого требует переосмысления основ построения самой среды. Здесь надо отметить, что вузы, где ИОС изначально строилась как расширение СДО, существуют, и в качестве примера можно привести Пензенский государственный университет [9]. Однако это скорее исключение из правил.

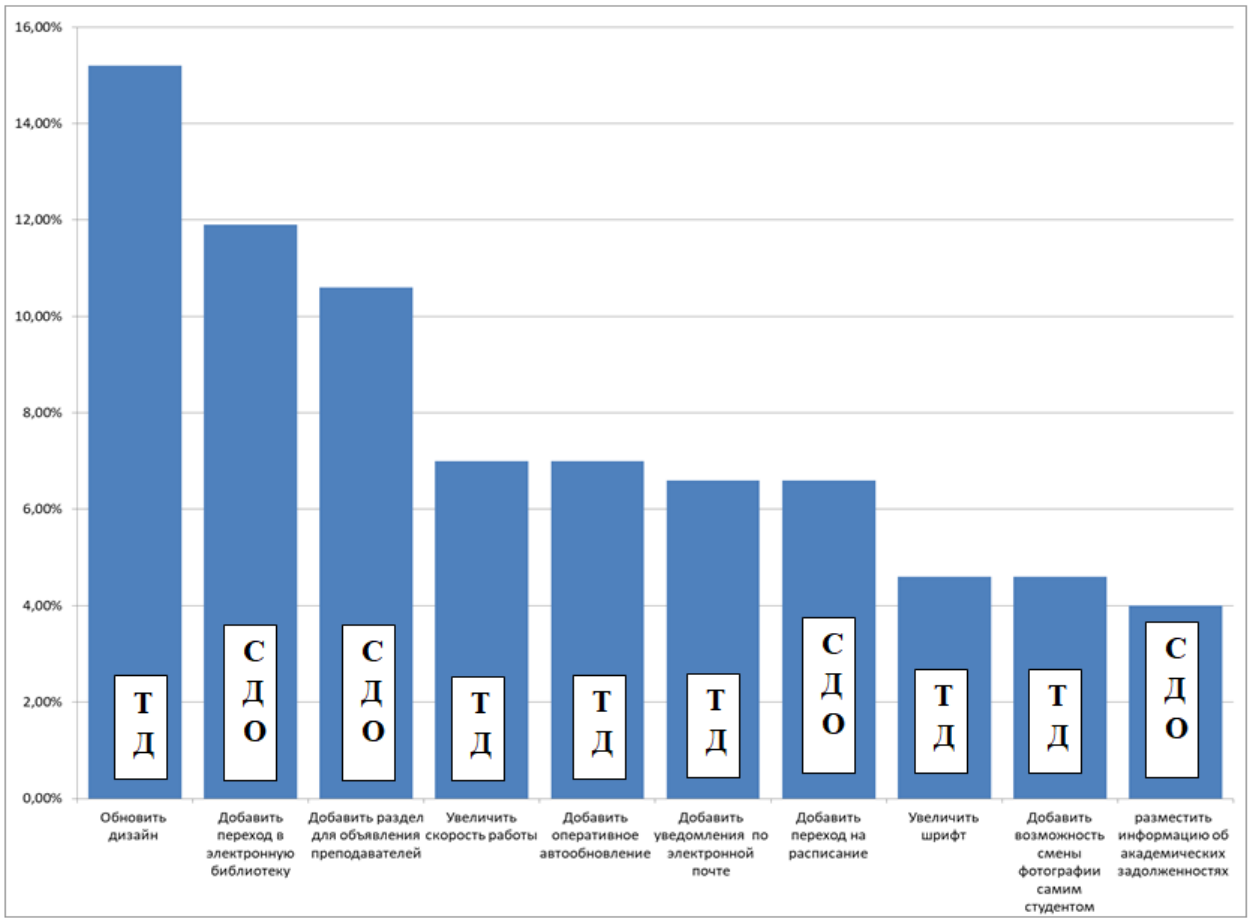

Рис. 1. 10 наиболее популярных предложений по совершенствованию ЭИОС РУТ

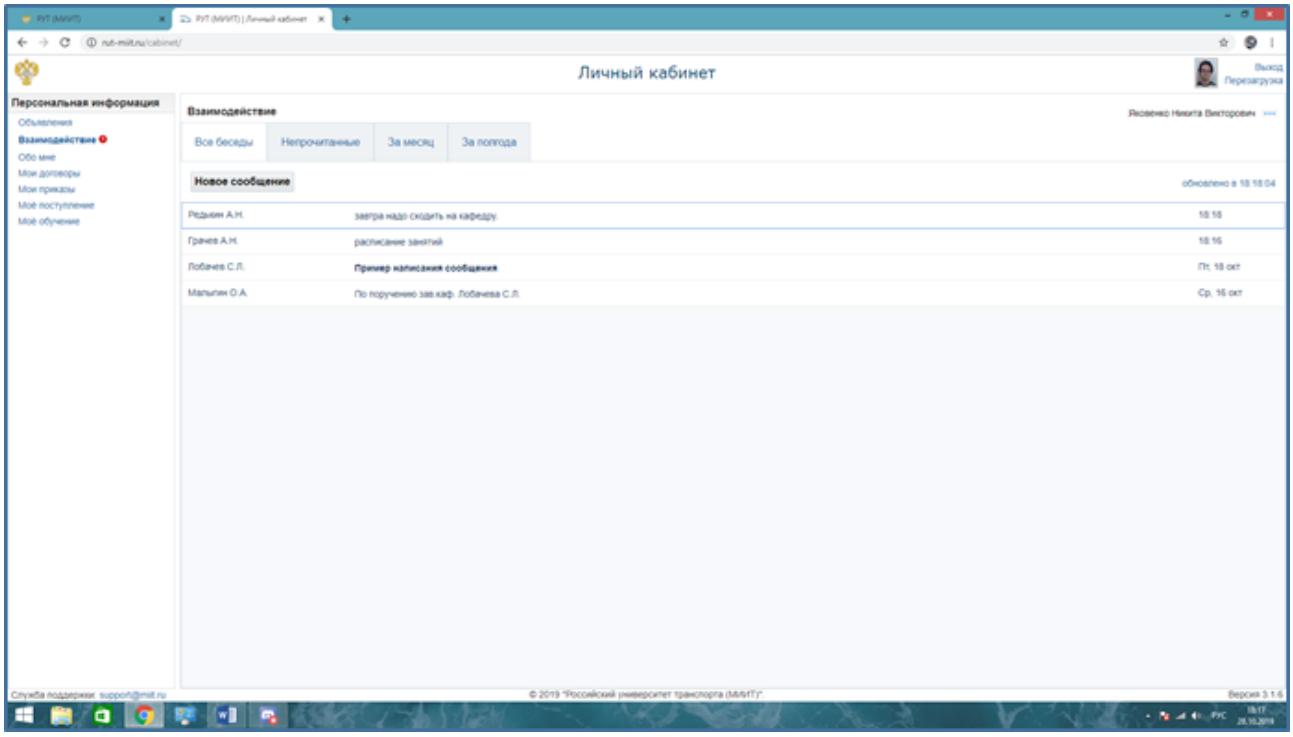

Рис. 2. **Первая страница личного кабинета студента в ЭИОС РУТ**

Если обратиться к предложениям, не отраженным на рис. 1 и представленным в табл. 1, то здесь присутствуют те же две категории, но к

ним добавляется новая: информационная (ИНФ). К ней отнесены предложения по корректировке информации, представленной в личном кабинете ЭИОС, и не требующие технических доработок или развития ЭИОС в сторону СДО. Данная категория предложений не носит принципиального характера и сводится к дополнению или изменению уже имеющейся в ЭИОС информации.

Интересно, что несколько человек смогли сформулировать в явном виде необходимость трансформации ЭИОС в сторону СДО (табл. 1), в то время как предложения, отраженные на рис. 1 и отнесенные к категории СДО, это только подразумевают.

Таблица 1

№	Содержание предложений	%	Категория
1	Добавить объявления о мероприятиях	4	ИНФ
2	Добавить образцы справок и иных документов для их заказа он-лайн	2,6	ТД
3	Устранить проблемы при работе с использованием смартфонов	2,6	ТД
4	Обеспечить возможность редактирования портфолио студентом	2	ТД
5	Объединить СДО и ИОС	2	СДО
6	Добавить режим для слабовидящих	1,3	ТД
7	Обеспечить возможность авторизации с использованием личного кабинета на сайте Госуслуг	1,3	ТД
8	Обеспечить возможность авторизации с использованием сертификата электронной подписи;	1,3	ТД
9	Добавить контакты поликлиники РУТ	0,7	ИНФ
10	Добавить раздел «Бюро находок» по всему университету	0,7	ИНФ
11	Снять ограничения на объем размещаемых файлов	0,7	ТД
12	Убрать местоимение «Мое…» и сделать крупнее названия подразделов	0,7	ИНФ
13	На вкладке «Взаимодействие» добавить голосовой набор текста	0,7	ТД
14	Размещать отсканированные и подписанные копии договоров, а не их шаблоны	0,7	ИНФ

Среди предложений, содержащихся в табл. 1, значительная часть не очень существенна и носит скорее субъективный характер, однако есть предложения, которые представляются весьма полезными, а именно, предлагается добавить:

- образцы справок и иных документов для их заказа онлайн;
- режим для слабовидящих;
- контакты поликлиники РУТ;
- раздел «Бюро находок» по всему университету.

Хотя число студентов, сформулировавших перечисленные предложения, незначительно, нельзя не согласиться с тем, что эти предложения интересны и могут быть очень полезны в практической деятельности вуза.

Если просуммировать общее число предложений по каждой из трех категорий, то складывается следующая картина:

- категория ТД — 58,1%;
- категория СДО — 35,1%;
- категория ИНФ — 6,8%.

Выводы. Если сделать интегральный вывод по полученным данным, то можно констатировать следующее.

1. ЭИОС РУТ требует серьезной доработки для устранения технических проблем при работе с ней, даже без изменения идеологии ее работы.
2. Устранение технических проблем в работе с ЭИОС РУТ недостаточно, чтобы удовлетворить современные потребности учебного процесса.

Проведенный анализ и сделанные выводы позволяют предложить два пути совершенствования ЭИОС РУТ.

1. Полностью переработать ЭИОС, устранив все замечания категории ТД и расширить ее функционалом категории СДО, параллельно учитывая наиболее интересные предложения категории ИНФ.
2. Устранить технические недоработки категории ТД и разработать универсальный интерфейс взаимодействия с СДО различных типов, параллельно учитывая наиболее интересные предложения категории ИНФ.

В заключении надо отметить следующее. Теоретически оба предложенных пути совершенствования ЭИОС возможны, однако, учитывая, что ЭИОС сегодня стала системой реального времени, первый путь представляется крайне сложным для практической реализации, поскольку может парализовать ход учебного процесса в университете. Наиболее реализуемым представляется второй путь, а следовательно, СДО остаются самостоятельными системами, информационно интегрированными в ЭИОС через универсальный интерфейс обмена результатами учебного процесса.

Интересно, что полученное заключение о сохранении самостоятельности развития СДО полностью соответствует идеологии построения Сетевого транспортного университета, как перспективной формы организации транспортного образования в условиях цифровизации экономики в целом [10; 11].

Литература

1. Лобачев, С. Л. Корпоративная информация среда сетевого дистанционного образования — основа образовательной среды вуза в условиях рынка // Открытое образование. — 1998. — № 1. — С. 21—24.

2. Лобачев, С. Л. Информационно-образовательная среда системы образования // Материалы второй международной конференции «Интернет, Общество, Личность. ИОЛ-2000». — Санкт-Петербург, 2000.
3. Булгаков, М. В. Система федеральных образовательных Интернет-порталов: направления развития интеграции / М. В. Булгаков [и др.] // в сборнике: Научный сервис в сети Интернет. Труды Всероссийской научной конференции. — Москва, 2004.
4. Лобачев, С. Л. Интернет-обучение: тенденции и проблемы / С. Л. Лобачев, В. И. Солдаткин // Телекоммуникации и информатизация образования. — 2004. — № 2. — С. 18—39.
5. Лобачев, С. Л. Взаимосвязь систем дистанционного обучения и информационно-образовательной среды вуза и перспективы эволюции данных сред // Вестник Юридического института МИИТ. — 2018. — № 4 (24). — С. 11—17.
6. Толстобров, А. П. Электронное обучение в университете: состояние и проблемы // Вестник Воронежского государственного университета. — 2019. — № 4. — С. 71—75.
7. Лобачев, С. Л. Некоторые итоги реализации в Российском университете транспорта программ дополнительного профессионального образования по федеральному проекту «Новые возможности для каждого» национального проекта «Образование» // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1(33). — С. 171—181.
8. Лобачев, С. Л. Современная электронная информационно-образовательная среда вуза : учебное пособие. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2020.
9. Кревский, И. Г. Электронная информационная образовательная среда крупного вуза // в сборнике: Информационно-телекоммуникационные системы и технологии материалы Всероссийской научно-практической конференции. — Москва, 2017.
10. Лобачев, С. Л. Сетевой отраслевой транспортный университет как естественный этап развития транспортного образования // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 4(4). — С. 69—75.
11. Лобачев, С. Л. Проект сетевого транспортного университета в контексте процессов в образовании в 2020 году // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 4(36). — С. 24—34.

References

1. Lobachev, S. L. Korporativnaya informatsiya sreda setevogo distantsionnogo obrazovaniya — osnova obrazovatel'noy sredy vuza v usloviyakh rynka [Corporate information environment of network distance education - the basis of the educational environment of the university in the market conditions] // Otkrytoye obrazovaniye. — 1998. — № 1. — S. 21—24.
2. Lobachev, S. L. Informatsionno-obrazovatel'naya sreda sistemy obrazovaniya [Information and educational environment of the education system] // Materialy vtoroy mezhdunarodnoy konferentsii «Internet, Obshchestvo, Lichnost'. IOL-2000». — Sankt-Peterburg, 2000.
3. Bulgakov, M. V. Sistema federal'nykh obrazovatel'nykh Internet-portalov: napravleniya razvitiya integratsii [The system of federal educational Internet portals: directions of integration development]/ M. V. Bulgakov [i dr.] // v sbornike: Nauchnyy servis v seti Internet. Trudy Vserossiyskoy nauchnoy konferentsii. — Moskva, 2004.

4. 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. — S. 18—39.
5. Lobachev, S. L. Vzaimosvyaz' sistem distantsionnogo obucheniya i in-formatsionno-obrazovatel'noy sredy vuza i perspektivy evolyutsii dannykh sred [Interrelation of distance learning systems and information-educational environment of the university and the prospects for the evolution of these environments]// Vestnik Yuridicheskogo instituta MIIT. — 2018. — № 4 (24). — S. 11—17.
6. Tolstobrov, A. P. Elektronnoye obucheniye v universitete: sostoyaniye i problemy [E-learning at the university: state and problems] // Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. — 2019. — № 4. — S. 71—75.
7. Lobachev, S. L. Nekotoryye itogi realizatsii v Rossiyskom universitete transporta programm dopolnitel'nogo professional'nogo obrazovaniya po federal'nomu proyektu «Novyye vozmozhnosti dlya kazhdogo» natsional'nogo proyekta «Obrazovaniye» [Some results of the implementation of additional professional education programs at the Russian University of Transport under the federal project "New opportunities for everyone" of the national project "Education"]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 1(33). — S. 171—181.
8. Lobachev, S. L. Sovremennaya elektronnaya informatsionno-obrazovatel'naya sreda vuza [Modern electronic information and educational environment of the university]: uchebnoye posobiye. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2020.
9. Krevskiy, I. G. Elektronnaya informatsionnaya obrazovatel'naya sreda krupnogo vuza [Electronic information educational environment of a large university] // v sbornike: Informatsionno-telekommunikatsionnyye sistemy i tekhnologii materialy Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Moskva, 2017.
10. 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.
11. Lobachev, S. L. Proyekt setevogo transportnogo universiteta v kontekste protsessov v obrazovanii v 2020 godu [Project of a network transport university in the context of processes in education in 2020]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 4(36). — S. 24—34.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 349.6

© Хотько Ольга Александровна,
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры экологического и аграрного права Белорусского государственного университета
o.a.khatsko@gmail.com

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

Правовые вопросы международного сотрудничества в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности

Аннотация. В статье анализируется регулирование обеспечения экологической безопасности в сфере транспортной деятельности в различных странах, межгосударственных интеграционных образованиях и рассматриваются перспективы совершенствования правовых международных подходов с целью повышения сотрудничества стран. Среди существенных факторов, препятствующих решению данной актуальной проблемы, называется несовершенство институциональной среды обеспечения экологической безопасности. Отмечается, что в Европейском Союзе имеется механизм взаимодействия государств, в странах — участницах Евразийского экономического союза он недостаточно развит. Предлагается активизировать международное сотрудничество в эколого-правовой сфере, что является необходимым элементом в транспортном секторе в свете решения вопросов снижения воздействия транспорта на окружающую среду и глобальной проблемы, связанной с изменением климата. Сделаны выводы о необходимости формулирования принципов международного сотрудничества в области обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности.

Ключевые слова: экологическое право; международно-правовые механизмы; обеспечение экологической безопасности; транспортная деятельность; институционализация

© Olga Al. Khotko
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department of ecological and agricultural law, the Belarus State University

© 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

Legal issues of international cooperation in the field of environmental safety of transport activities

Abstract. The current paper has analyzed the regulation of ensuring environmental safety in the field of transport activities in various countries and interstate integration formations. The paper has also considered the prospects for improving legal international approaches in order to increase cooperation between countries. Among the significant factors that impede the solution of this urgent problem is the imperfection of the institutional environment for ensuring environmental safety. There has been established that the European Union has a mechanism for interaction between the countries - members of the Eurasian Economic Union, but it is not sufficiently developed. There has been proposed to intensify international cooperation in the environmental and legal sphere, which is a necessary element in the transport sector in order to reduce the impact of transport on the environment and the global problem associated with climate change. There have been made conclusions about the necessity to formulate the principles of international cooperation in the field of ensuring environmental safety of transport activities.

Keywords: environmental law; international and legal mechanisms; ensuring environmental safety; transport activities; institutionalization.

Эколого-правовые исследования являются востребованными не только в юридической науке в силу их актуальности и новизны, но и с связи с необходимостью решения задач, связанных с обеспечением экологической безопасности в малоизученных сферах. Такой подход является особо значимым в контексте глобальной проблемы смягчения климата, решение которой возможно на основе сотрудничества государств. Весомый вклад в обоснование необходимости обеспечения экологической безопасности, в том числе в транспортной сфере, внесен такими учеными-правоведами, как Н. А. Духно [1], Н. Г. Жаворонкова и Ю. Г. Шпаковский [2], В. И. Ивакин и В. М. Корякин [3] и другими. В юридической литературе акцентируется внимание на совершенствование правового регулирования транспортной деятельности как необходимого фактора обеспечения экологической

безопасности транспортной деятельности, охраны здоровья [4]. Международно-правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности раскрыты в белорусской эколого-правовой науке [5].

Одной из главных целей экологической политики государства является осуществление безопасной транспортной деятельности в контексте охраны окружающей среды, создание условий для устойчивого использования природных ресурсов. Снижение вредного воздействия транспорта на окружающую среду имеет большое социальное значение в условиях усиления внимания общества к обеспечению экологических прав человека [6, стр. 174]. Транспортная отрасль является самым крупным источником выбросов углерода в мире, поскольку нефтепродукты широко используются при эксплуатации транспорта, в частности, в странах постсоветского пространства. Это говорит о том, что усилиями одного государства проблему обеспечения экологической безопасности решить невозможно: в силу их глобального характера требуется особый подход к правовому обеспечению и реализации конкретных мер. В различных странах принимаются меры в области охраны окружающей среды в контексте достижения устойчивого развития в эпоху активного совершенствования технологий и расширения цифрового пространства, но все еще сохраняются экологические проблемы на фоне интенсивных транспортных процессов. Вместе с тем комплексных научных трудов, касающихся международно-правовых механизмов в данной области исследования, не имеется.

На саммите ООН в декабре 2020 г. прозвучало призвание для всех стран мира принять экстренные меры в связи с изменением климата. Пандемия COVID-19 причинила существенный ущерб экономике, оказала влияние на количество перевозок пассажиров, но не сказалась на перевозках грузов. При этом во многих странах наблюдается приостановление производства и спроса на экологичные виды транспорта в связи со снижением покупательской способности в свете экономического кризиса. В то же время во всем мире объективируется потребность в осуществлении согласованных действий государств по достижению углеродной нейтральности на определенных началах сотрудничества, что взаимосвязано с транспортными процессами. После пандемии всем странам необходимо встать на путь развития «зеленой» экономики с тем, чтобы не допустить чрезвычайную климатическую ситуацию и обеспечить основные фундаментальные права будущих поколений.

В Республике Беларусь действовавшая Стратегия снижения вредного воздействия транспорта на атмосферный воздух Республики Беларусь на период до 2020 года являлась основой для разработки целевых программ в транспортной сфере, в части, касающейся обеспечения экологической безопасности. В условиях интеграционных процессов в связи с укреплением международных экономических связей увеличиваются

транспортные грузопотоки, возрастают и государственные расходы на развитие транспортного комплекса и инфраструктуры. При этом «процессы интеграции и глобализации, являющиеся результатом и в то же время фактором научно-технического прогресса, неоднозначно сказываются на различных странах: одни богатеют, другие имеют ущерб» [7].

В Российской Федерации документов программного характера в данной сфере не имеется, однако в отличие от белорусского законодательства в Федеральном законе «Об охране окружающей среды» содержатся нормы, включающие требования в области охраны окружающей среды при производстве и эксплуатации автомобильных и иных транспортных средств (ст. 45), при этом не имеется системного подхода к эколого-правовому регулированию транспортной деятельности. Так, в качестве примера, подтверждающего необходимость выработки единого подхода к проблеме снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, отметим, что БелЖД и РЖД утвердили дорожную карту по возобновлению международного пассажирского сообщения в связи с целесообразностью восстановлением перемещения в свете эпидемиологической обстановки. Кроме того, в перспективе запланировано строительство международной дороги «Шанхай—Гамбург», которая пройдет через Китай, Казахстан, Россию, Беларусь, Польшу и Германию, что доказывает целесообразность многих стран принимать участие в решении вопросов недопустимости трансграничного загрязнения атмосферного воздуха.

Стоит указать, что в Республике Казахстан в настоящее время также отсутствуют концептуально значимые документы по обеспечению экологической безопасности транспортной деятельности. Экологический кодекс Республики Казахстан закрепляет экологические требования при эксплуатации автомобильных и иных транспортных средств (ст. 24). Вместе с тем положительным фактором является утверждение в Российской Федерации в рамках объявления 2017 г. Годом экологии Указом Президента РФ от 19 апреля 2017 г. № 176 утверждена Стратегии экологической безопасности Российской Федерации на период до 2025 г., в которой обозначены цели и задачи государственной политики в сфере обеспечения экологической безопасности, основные механизмы ее реализации. Соответственно, государства самостоятельно предпринимают попытки обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности на законодательном уровне, однако согласованная система правовых норм данных и иных стран — участниц ЕАЭС не сложилась.

Отметим, что в рамках СНГ межгосударственное сотрудничество в сфере обеспечения экологической безопасности осуществляется на основе соглашений о взаимодействии и сотрудничестве 1992 и 2013 гг. В рамках концентрации совместных усилий для реализации межгосударственных

приоритетных направлений в области рационального использования природных ресурсов проводится ряд мероприятий (Экологический форум, международные конференции). Охрана окружающей среды и обеспечение экологической безопасности является одной из задач Координационного транспортного совещания на территории государств — участников СНГ. Вместе с тем полагаем несовершенными институциональные подходы в сфере обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности и недостаточным совместное сотрудничество по снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду, в том числе и подготовку специалистов в рамках СНГ в рамках Соглашения о гармонизации требований к дополнительному обучению и профессиональной компетентности международных перевозчиков государств — участников СНГ, принятого 24 ноября 2006 г. [https://rosavtotransport.ru/netcat_files/403/588/soglashenie_0.pdf (дата обращения: 22 декабря 2020 г.)]. Так, Н. А. Духно и В. И. Ивакин при исследовании проблем, касающихся загрязнения атмосферного воздуха в связи с эксплуатацией железнодорожного транспорта, отмечают, что «наличие разных по характеру фактов загрязнения атмосферного воздуха, их масштабы и вялость мер по возмещению экологического вреда свидетельствуют о низком уровне правовой культуры чиновников, ответственных за экологическую безопасность на железнодорожном транспорте» [8]. Таким образом, повышение эколого-правовой культуры является одним из факторов обеспечения экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности, что целесообразно учитывать при реализации международных механизмов в сфере эколого-правового сотрудничества в целях достижения целей устойчивого развития.

Экологичность закрепляется в качестве одного из принципов скоординированной (согласованной) транспортной политики стран — участниц ЕАЭС. Согласно Договору о Евразийском экономическом союзе скоординированная (согласованная) транспортная политика направлена на обеспечение экономической интеграции, последовательное и поэтапное формирование единого транспортного пространства и предполагает осуществление сотрудничества государств — членов ЕАЭС на основе общих подходов, одобренных в рамках Союза, и гармонизацию правового регулирования для достижения совместных целей. В развиваемых на современном этапе межгосударственных интеграционных процессах активно разрабатываются направления перехода к единой политике в сфере транспорта в рамках ЕАЭС. Государства — члены ЕАЭС придают особое значение увеличению транспортного потенциала, инфраструктурному развитию, объему грузооборота и пассажирооборота различными видами транспорта, реализации совместных проектов в рамках сопряжения процесса развития ЕАЭС с международными инициативами, созданию и развитию евразийских транспортных

коридоров. При этом на евразийском пространстве взаимодействие государств «не отличается экологической направленностью» [9, стр. 75]. Проведение согласованной экологической политики в ЕАЭС не предусматривается в рамках целей его учреждения, однако согласно позиции профессора Т. И. Макаровой «государства ЕАЭС обречены на разработку документов, направленных на охрану окружающей среды» [10, стр. 55], что нам представляется обоснованным. Таким образом, исходя из того, что скоординированная (согласованная) транспортная политика формируется государствами-членами (п. 4 ст. 86 Договора о Евразийском экономическом союзе), определение эффективного механизма обеспечения экологической безопасности каждой из стран — участниц ЕАЭС в условиях развития интеграционных процессов при осуществлении скоординированной (согласованной) транспортной политики выступает одной из важнейших задач эколого-правовой науки XXI в.

В связи с вышеизложенным представляется целесообразным выработать концептуальные подходы по решению задачи снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду и здоровье человека, определить направления сотрудничества с учетом глобальных климатических вызовов, имеющих существенное значение в мире в целом. Общие согласованные подходы следует закрепить в документах стратегического планирования, учитывая понимание экологически безопасной транспортной деятельности как деятельности, базирующейся на совокупности правовых норм, регулирующих транспортные процессы по обеспечению перевозок и оказанию иных сопутствующих услуг, отвечающую эколого-правовым требованиям, предусмотренным в экологическом и транспортном законодательстве, а также праве ЕАЭС и соответствующую критериям экологической безопасности [11, стр. 45].

Самый широкий спектр совместных действий в области охраны окружающей среды предусматривает Европейский Союз [12, стр. 60]. Законодательными органами различных стран уделяется особое внимание пересмотру сложившейся ситуации путем установления различного рода нормативных положений, направленных на улучшение обстановки при интенсивном использовании транспорта. В Европейском Союзе принято семь программ действий в области окружающей среды (первая программа принята в 1973 г.), в качестве основополагающих документов в области экологии на европейском континенте, которые направлены на обеспечение устойчивого развития, достижение стратегических целей, включая переход к ресурсосберегающей экономике, рост инноваций с низким уровнем выбросов CO_2. Соответственно, направляются максимальные объединенные усилия на развитие безопасных технологий, в том числе в области продвижения экологически чистого транспорта, что говорит о придании значимости данной проблеме в Европейском Союзе довольно длительное время.

Ряд планомерных действий по улучшению ситуации в связи с воздействием транспорта на окружающую среду принимается в Австрии, Германии, Люксембурге, Норвегии, Швеции, Франции, Эстонии и иных государствах, что подтверждается, например, принятием в ФРГ Закона «О мобильности», введением экологического налога на авиабилеты в Швеции с тем, чтобы уменьшить влияние воздушных перевозок на климат. В 2013 г. в Таллине предусмотрено пользование общественным транспортом без оплаты для местных жителей, с 29 февраля 2020 г. государство Люксембург считается первым и единственным в мире, где введен бесплатный проезд в общественном транспорте. Как полагают специалисты, «современный мир работает над возможностью снизить спрос на транспорт, особенно на частные транспортные средства, т.е. в рамках своей транспортной программы Евросоюз пропагандирует смену парадигмы в пользу меньшего использования автомобильного транспорта без ущерба для мобильности» [13]. Уделяется внимание электрификации транспорта и снижению количества автомобилей с двигателями внутреннего сгорания в Норвегии, Франции, Финляндии, осуществляется планомерная работа над повсеместным внедрением электрического транспорта. На широкое внедрение на рынок экологически чистых автомобилей и энергоэффективных транспортных средств направлена Директива 2009/33/ЕС Европейского парламента и Совета от 23 апреля 2009 г. о продвижении экологически чистых и энергоэффективных автотранспортных средств. Предполагается, что города будут обновлять автопарк, используя возможности, предлагаемые данной Директивой.

В Европе уже стал традиционным ежегодный конкурс, посвященный присвоению статуса «зеленой столицы» городу, отличившемуся экологичным и ответственным подходом, при котором такой город должен соответствовать определенным 12 критериям (уменьшение изменения климата и адаптация к изменениям, снижение выбросов парниковых газов, отказ от ископаемых видов топлива, комфорт общественного транспорта, развитие велодвижения, наличие электромобилей и пунктов их подзарядки, парков, состояние атмосферного воздуха, экологические инновации, местное управление и т.д.) [https://34travel.me/post/greencapital (дата доступа: 18 декабря 2020 г.)]. Престижное звание «Зеленая столица Европы» в 2019 г. завоевал г. Осло, где приняты меры по сокращению транспортных средств в городах и увеличению спроса на электромобили, а в 2020 г. такой титул перешел к Лиссабону за комплексное развитие «зеленых» технологий, в том числе за активное строительство велодорожек и стимулирование пользования общественным транспортом путем внедрения нового вида проездного билета. Такой опыт демонстрирует, что получение статуса «Зеленой столицы» может послужить стимулирующим фактором обеспечения экологической безопасности, и на этом основании проведение такого конкурса целесообразно на территории Евразийского экономического

союза [14, стр. 417], что будет способствовать подготовке на национальном уровне соответствующих направлений по реализации скоординированной (согласованной) транспортной политики, в том числе снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду.

Ю. Г. Шпаковский, отмечает, что задачей обеспечения экологической безопасности считается «находить разумные компромиссы, не нарушая и не снижая энергетической, транспортной и промышленной безопасности» с учетом того, что принципы экологической безопасности входят в противоречие с рыночными потребностями и обеспечением прав человека [15, стр. 21]. Развитие сотрудничества государств, применяющих разработанные методы снижения вредного воздействия транспорта на окружающую среду, и стран, принимающих и внедряющих новые подходы, направленные на обеспечение экологической безопасности, возможно на основе определенных принципов. Изучение научно разработанных принципов международно-правовой охраны окружающей среды [16] говорит о том, что их применение может способствовать выполнению требований экологической безопасности. Так, заметим, что принципы экологической безопасности в целом в эколого-правовой науке не сформированы, в отношении конкретных видов хозяйственной деятельности их выделение на базе теоретико-методологических подходов представляется целесообразным. В юридической науке принципы экологической безопасности разработаны Е. Н. Абаниной [17]. А. С. Тимошенко к принципам экологической безопасности в рамках международно-правового аспекта относит принципы равной (одинаковой) экологической безопасности; запрещения экологической агрессии, экоцида; регулярного обмена информацией об экологической ситуации на национальном и региональном уровнях; сотрудничества в чрезвычайных экологических ситуациях; международной ответственности за трансграничный ущерб и т. д. [18, стр. 86, 89—91]. Имеет смысл закрепить принципы сотрудничества в области обеспечения экологической безопасности транспортной деятельности в национальных документах стратегического планирования с последующей разработкой направлений взаимодействия государств.

Таким образом, взаимодействие государств в данной сфере осуществляется недостаточно активно, не имеется и совместно разработанных документов о взаимном сотрудничестве в данной области. Необходимость более усиленного сотрудничества государств доказывается также и тем, что уже разработан проект Концепции устойчивого и безопасного развития для государств — участников СНГ [https://www.pnp.ru/politics/strany-sng-budut-sblizhat-zakonodatelstvo.html (дата обращения: 19 декабря 2019 г.)], работа над которым завершена в рамках деятельности Постоянной комиссии Межпарламентской ассамблеи СНГ по аграрной политике, природным ресурсам и экологии. Это означает,

что положения в отдельных отраслях хозяйственной деятельности, в частности, транспортной, следует развивать и наполнять с учетом достижения целей устойчивого развития [https://www.un.org/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&Lang=R (дата обращения: 1 мая 2020 г.)] и совершенствовать в целях гармонизации нормативных правовых актов. С учетом участия в межгосударственных объединениях государствам следует такие усилия сконцентрировать и более глубоко осуществить совместную работу в рамках функционирования Межгосударственного экологического совета СНГ. В связи с председательством Беларуси в СНГ в 2021 г. запланировано «системное и последовательное совершенствование проводимой государствами — участниками СНГ скоординированной транспортной политики, развитие сотрудничества в области производства и транзита энергоресурсов, обеспечение международной и национальной безопасности стран СНГ на основе широких партнерских отношений» [https://cis.minsk.by/news/17530/v_mid_belarusi_ozvuchili_koncepciju_predsedatelstva_strany_v_sng_2021_godu (дата обращения: 4 января 2021 г.)], что может способствовать как повышению эффективности взаимодействия в решении проблем обеспечения экологической безопасности, вызванных глобализацией и новыми вызовами развития современного мира, так и углублению интеграционных процессов. Более того, согласно Концепции председательства Республики Беларусь в СНГ в 2021 г. предусматривается содействие «совершенствованию системы нормативного правового обеспечения сотрудничества в области транспорта, формированию условий для создания единого рынка транспортных услуг государств — участников СНГ, обеспечению интеграции транспортных систем государств — участников СНГ в европейскую и азиатскую транспортные системы» [https://cis.minsk.by/page/19314 (дата обращения: 11 января 2021 г.)].

На евразийском пространстве следует разработать совместные меры государств — членов ЕАЭС для обеспечения экологической безопасности с учетом развития новых технологий подобно европейским странам при осуществлении транспортной деятельности в целях недопущения развития экологического кризиса, глобального изменения климата, используя опыт деятельности в данной сфере, применяемый странами Европейского Союза. Полагаем, целесообразно усилить взаимодействие со странами, достигнувшими положительного опыта в реализации направлений по снижению вредного воздействия транспорта на окружающую среду, чтобы координация усилий была направлена на формирование согласованной экологической политики. В свете запланированного принятия национальной Стратегии долгосрочного развития Беларуси с низким уровнем выбросов парниковых газов на период до 2050 г., охватывающей своим содержанием мероприятия по сокращению выбросов загрязняющих веществ и парниковых газов в

транспортном секторе, должны быть учтены научно обоснованные подходы в части установления правовых требований экологической безопасности к осуществлению транспортной деятельности, что будет способствовать устойчивому развитию общества. В то же время подготовку документа следует предусматривать согласованно со странами — участницами ЕАЭС, в частности, с учетом одноименной Стратегии, разработанной в качестве проекта в Российской Федерации, и тем самым создать единые основы снижения угроз экологической безопасности транспортной деятельности на территории евразийского пространства.

Международное сотрудничество в сфере обеспечения экологической безопасности при эксплуатации транспорта включает совместную деятельность государств, направленную на согласование их интересов в достижении общих целей в решении проблем эколого-правового характера при осуществлении транспортной деятельности, оказание взаимопомощи, развитие правовых основ для информационного обмена, институционализацию в данной сфере. Ключевую роль в расширении сотрудничества государств в целях решения задачи снижения воздействия транспорта на окружающую среду, декарбонизации экономики, устойчивого развития следует отвести принципам сотрудничества, охватывающим совокупность принципов институционального и организационно-правового характера.

Литература

1. Духно, Н. А. Экологическая безопасность и транспорт // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 2 (30). — С. 63—76.
2. Жаворонкова, Н. Г. Правовое обеспечение экологической безопасности в условиях экономической интеграции Российской Федерации / Н. Г. Жаворонкова, Ю. Г. Шпаковский. — Москва : Проспект, 2017.
3. Ивакин, В. И. Вопросы правовой охраны окружающей среды на транспорте как предмет диссертационных исследований / В. И. Ивакин, В. М. Корякин // Аграрное и земельное право. — 2017. — № 8. — С. 84—89.
4. Хотько, О. А. Правовое регулирование экологической безопасности при осуществлении транспортной деятельности // Дискуссионные проблемы теории экологического права : монография / под общей редакцией А. П. Анисимова. — Москва : Юрлитинформ, 2020.
5. Правовые механизмы охраны окружающей среды и обеспечения экологической безопасности / Т. И. Макарова [и др.] ; под научным редактированием Т. И. Макаровой. — Минск : БГУ, 2016.
6. Капский, Д. В. Правовые основы транспортной деятельности: учебное пособие / Д. В. Капский, О. А. Хотько. — Минск : Выш. школа, 2019.
7. Современные проблемы региональной экономической интеграции (на примере Европейского союза и Евразийского экономического союза) : монография / В. М. Шумаев [и др.]. — Москва : ЮСТИЦИЯ, 2016.
8. Духно, Н. А. Правовая охрана атмосферного воздуха на железнодорожном транспорте / Н. А. Духно, В. И. Ивакин // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 12. — С. 7—22.

9. Довгань, Е. Ф. Международное экологическое право : учебное пособие / Е. Ф. Довгань, Е. В. Коннова ; под редакцией Е. Ф. Довгань. — Минск : Изд. центр БГУ, 2018.
10. Макарова, Т. И. Право окружающей среды Евразийского экономического союза: проблемы формирования // Влияние межгосударственных интеграционных процессов на развитие аграрного, экологического, природоресурсного, энергетического права: тез. докл. междунар. науч.-практ. конф., г. Минск, 26—27 апреля 2018 г. / под редакцией Т. И. Макарова [и др.]. — Минск : БГУ, 2018. — С. 55—58.
11. Хотько, О. А. Экологический вектор совершенствования правового регулирования транспортной деятельности в свете современных процессов научно-технического развития // Юстиция Беларуси. — 2020. — № 7. — С. 40—45.
12. Выcторобец, Е. А. Экологическое право — мотивации в международном сотрудничестве / Е. А. Выcторобец. — Москва : Наука, 2006. — 237 с.
13. Коваль, Д. Н. «Зеленый» транспорт и Беларусь / Д. Н. Коваль, С. А. Новоселов // Перспективы развития транспортного комплекса: материалы II Междунар. заочн. науч.-практ. конф. (Минск, 4—6 октября 2016 г.) / под редакцией А. В. Королева, В. С. Миленького, С. Б. Соболевского. — Минск : БелНИИТ «Транстехника», 2016.
14. Хотько, О. А. Совершенствование экологического образования как фактор подготовки конкурентоспособных специалистов в современных условиях // Непрерывная система образования: «Школа-Университет». Инновации и перспективы : сборник статей IV Междунар. научно-практ. конф., посвящ. 100-летию БНТУ, 29 октября — 30 октября 2020 г. — Минск : БНТУ, 2020. — С. 414—417.
15. Шпаковский, Ю. Г. Государственная экологическая политика: проблемы реализации конституционных прав граждан // Реализация и защита экологических прав граждан : сб. материалов Всеросс. конф. по вопросам реализации и защиты экологических прав граждан (19 октября 2017 г., г. Самара) / под редакцией А. Г. Безверхова, А. В. Юдина. — Самара : Вектор, 2018. — С. 19—29.
16. Балашенко, С. А, Международно-правовая охрана окружающей среды и права человека : учебное пособие / С. А. Балашенко, Т. И. Макарова. — Минск : «Word Wide Printing», ООН/ПРООН, 1999.
17. Абанина, Е. Н. Принципы экологической безопасности // Вестн. Саратов. гос. юрид. академии. — 2019. — № 4. — С. 259—264.
18. Тимошенко, А. С. Глобальная экологическая безопасность — международно-правовой аспект // Совет. государство и право. — 1989. — № 1. — С. 84—92.

References

1. Dukhno, N. A. Ekologicheskaya bezopasnost' i transport [Environmental safety and transport]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 2 (30). — S. 63—76.
2. Zhavoronkova, N. G. Pravovoye obespecheniye ekologicheskoy bezopasnosti v usloviyakh ekonomicheskoy integratsii Rossiyskoy Federatsii [Legal support of ecological safety in the conditions of economic integration of the Russian Federation]/ N. G. Zhavoronkova, YU. G. Shpakovskiy. — Moskva : Prospekt, 2017.
3. Ivakin, V. I. Voprosy pravovoy okhrany okruzhayushchey sredy na transporte kak predmet dissertatsionnykh issledovaniy [Issues of legal protection of the

environment in transport as a subject of dissertation research] / V. I. Ivakin, V. M. Koryakin // Agrarnoye i zemel'noye pravo. — 2017. — № 8. — S. 84—89.
4. Khot'ko, O. A. Pravovoye regulirovaniye ekologicheskoy bezopasnosti pri osushchestvlenii transportnoy deyatel'nosti [Legal regulation of environmental safety in the implementation of transport activities]// Diskussionnyye problemy teorii ekologicheskogo prava : monografiya / pod obshchey redaktsiyey A. P. Anisimova. — Moskva : Yurlitinform, 2020.
5. Pravovyye mekhanizmy okhrany okruzhayushchey sredy i obespecheniya ekologicheskoy bezopasnosti [Legal mechanisms of environmental protection and environmental safety] / T. I. Makarova [i dr.] ; pod nauchnym redaktirovaniyem T. I. Makarovoy. — Minsk : BGU, 2016.
6. Kapskiy, D. V. Pravovyye osnovy transportnoy deyatel'nosti: uchebnoye posobiye [Legal bases of transport activity] / D. V. Kapskiy, O. A. Khot'ko. — Minsk : Vysh. shkola, 2019.
7. Sovremennyye problemy regional'noy ekonomicheskoy integratsii (na primere Yevropeyskogo soyuza i Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza) : monografiya [Modern problems of regional economic integration (on the example of the European Union and the Eurasian Economic Union)]/ V. M. Shumayev [i dr.]. — Moskva : YUSTITSIYA, 2016.
8. Dukhno, N. A. Pravovaya okhrana atmosfernogo vozdukha na zheleznodorozhnom transporte [Legal protection of atmospheric air on railway transport]/ N. A. Dukhno, V. I. Ivakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 12. — S. 7—22.
9. Dovgan', Ye. F. Mezhdunarodnoye ekologicheskoye pravo [International environmental law]: uchebnoye posobiye / Ye. F. Dovgan', Ye. V. Konnova ; pod redaktsiyey Ye. F. Dovgan'. — Minsk : Izd. tsentr BGU, 2018.
10. Makarova, T. I. Pravo okruzhayushchey sredy Yevraziyskogo ekonomicheskogo soyuza: problemy formirovaniya [Environmental law of the Eurasian Economic Union: problems of formation]// Vliyaniye mezhgosudarstvennykh integratsionnykh protsessov na razvitiye agrarnogo, ekologicheskogo, prirodoresursnogo, energeticheskogo prava: tez. dokl. mezhdunar. nauch.-prakt. konf., g. Minsk, 26—27 aprelya 2018 g. / pod redaktsiyey T. I. Makarova [i dr.]. — Minsk : BGU, 2018. — S. 55—58.
11. Khot'ko, O. A. Ekologicheskiy vektor sovershenstvovaniya pravovogo regulirovaniya transportnoy deyatel'nosti v svete sovremennykh protsessov nauchno-tekhnicheskogo razvitiya [Ecological vector of improving the legal regulation of transport activities in the light of modern processes of scientific and technical development] // Yustitsiya Belarusi. — 2020. — № 7. — S. 40—45.
12. Vystorobets, Ye. A. Ekologicheskoye pravo — motivatsii v mezhdunarodnom sotrudnichestve [Environmental law is a motivation in international cooperation]/ Ye. A. Vystorobets. — Moskva : Nauka, 2006. — 237 s.
13. Koval', D. N. «Zelenyy» transport i Belarus' ["Green" transport and Belarus] / D. N. Koval', S. A. Novoselov // Perspektivy razvitiya transportnogo kompleksa: materialy II Mezhdunar. zaochn. nauch.-prakt. konf. (Minsk, 4—6 oktyabrya 2016 g.) / pod redaktsiyey A. V. Koroleva, V. S. Milen'kogo, S. B. Sobolevskogo. — Minsk : BelNIIT «Transtekhnika», 2016.
14. Khot'ko, O. A. Sovershenstvovaniye ekologicheskogo obrazovaniya kak faktor podgotovki konkurentosposobnykh spetsialistov v sovremennykh usloviyakh [Improving environmental education as a factor in the training of competitive specialists in modern conditions] // Nepreryvnaya sistema obrazovaniya: «Shkola-Universitet». Innovatsii i perspektivy : sbornik statey IV Mezhdunar. nauchno-prakt.

konf., posvyashch. 100-letiyu BNTU, 29 oktyabrya — 30 oktyabrya 2020 g. — Minsk : BNTU, 2020. — S. 414—417.
15. Shpakovskiy, YU. G. Gosudarstvennaya ekologicheskaya politika: problemy realizatsii konstitutsionnykh prav grazhdan [State environmental policy: problems of implementation of the constitutional rights of citizens] // Realizatsiya i zashchita ekologicheskikh prav grazhdan : sb. materialov Vseross. konf. po voprosam realizatsii i zashchity ekologicheskikh prav grazhdan (19 oktyabrya 2017 g., g. Samara) / pod redaktsiyey A. G. Bezverkhova, A. V. Yudina. — Samara : Vektor, 2018. — S. 19—29.
16. Balashenko, S. A, Mezhdunarodno-pravovaya okhrana okruzhayushchey sredy i prava cheloveka : uchebnoye posobiye [International legal protection of the environment and human rights]/ S. A. Balashenko, T. I. Makarova. — Minsk : «Word Wide Printing», OON/PROON, 1999.
17. Abanina, Ye. N. Printsipy ekologicheskoy bezopasnosti [Principles of ecological safety]// Vestn. Saratov. gos. yurid. akademii. — 2019. — № 4. — S. 259—264.
18. Timoshenko, A. S. Global'naya ekologicheskaya bezopasnost' — mezhdunarodno-pravovoy aspekt [Global ecological safety is an international legal aspect] // Sovet. gosudarstvo i pravo. — 1989. — № 1. — S. 84—92.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 341.9

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

© Ракова Ирина Олеговна
— студент Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
irinarakova21@mail.ru

Правовое регулирование международных полетов над государственной территорией

Аннотация. В статье рассматриваются действующие нормативные правовые акты, регулирующие международные полеты над государственной территорией. К их числу относятся национальные нормативные правовые акты и международные. Международные договоры и национальное законодательство государств делят международные полеты на две категории: регулярные и нерегулярные. Главным источником правового регулирования международных воздушных полетов является Чикагская конвенция 1944 г. В статье предлагается внести в данный международный документ изменения, касающиеся нерегулярных полетов. Актуальным в настоящее время событием является выход России из Договора по открытому небу.

Ключевые слова: международные полеты; международное воздушное право; воздушное пространство; государственная территория; регулярные полеты; нерегулярные полеты.

© 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

© Irina Ol. Rakova
— student of the Law Institute of the Russian University of Transport

Legal regulation of international flights over the state territory

Abstract. The current paper deals with the discussion of the current regulatory legal acts governing international flights over the state territory. These include national and international regulatory legal acts. International treaties and national legislation of states divide international flights into two categories: scheduled and non-scheduled. The main source of legal regulation of international air flights is the Chicago Convention of 1944. The paper has proposed to amend this international document regarding non-scheduled flights. Russia's withdrawal from the Open Skies Treaty is currently a topical event.

Keywords: international flights; international air law; air space; state territory; scheduled flights; non-scheduled flights.

Отношения между государствами, возникающие в сфере использования воздушного пространства, регулируются нормами международного воздушного права. Международное воздушное право, в свою очередь, выделяет:

1) правовое регулирование международных полетов *в воздушном пространстве определенного государства*;

2) правовое регулирование полетов *в международном воздушном пространстве*.

Каждое государство обладает суверенитетом над воздушным пространством, которое находится в пределах сухопутной и водной его территории. Именно верховная власть государства является отличительной чертой государственной территории. Согласно ст. 4 Конституции РФ суверенитет Российской Федерации распространяется на всю ее территорию. Российская Федерация обеспечивает целостность и неприкосновенность своей территории. Согласно ч. 1 ст. 67 Конституции РФ территория РФ включает в себя территории ее субъектов, внутренние воды и территориальное море, воздушное пространство над ними.

Государство вправе самостоятельно определять правовой режим воздушного пространства, которое выражено в национальном законодательстве. Однако при этом государству необходимо учитывать международные нормы и принципы, отнесенные к международным воздушным сообщениям. Другими словами, государство обязано учитывать международное воздушное право.

К основным принципам международного воздушного права относятся: суверенное равенство, невмешательство во внутренние дела, обеспечение безопасности международных полетов, а также сотрудничество. Соответственно, каждое государство обязано распоряжаться своим воздушным пространством, учитывая интересы других государств, т.е. не

нарушать их права в пределах своей суверенной территории и в пределах международного воздушного пространства.

Необходимо отметить, что пространства с международным правовым режимом — это те пространства, на которые не распространяется суверенитет определенного государства и которые открыты для использования всеми государствами на основании международных правовых норм [2]. К примеру, такой режим имеет космическое пространство, Луна, Антарктида и воздушное пространство над ней.

Полет считается международным тогда, когда воздушное судно пересекает в воздушном пространстве более чем одно государство. Основным источником законного доступа иностранного воздушного судна на территорию конкретного государства является международный договор либо специальное разрешение [3]. В ч. 4 ст. 79 Воздушного кодекса РФ сказано, что международные полеты воздушных судов выполняются на основе международных договоров РФ или разрешений, выдаваемых в порядке, установленном Правительством РФ.

Главным международным актом воздушного права является Конвенция о международной гражданской авиации, известная как «Чикагская конвенция», подписанная в Чикаго в 1944 г. В ней установлены основные принципы функционирования международной авиации, в частности, правила полетов над территорией страны-участницы, суверенитет над воздушным пространством над территорией каждого государства, обозначены меры содействия аэронавигации, обеспечения мировой безопасности и другие, т.е. меры, направленные на облегчение международных полетов и установление дружественных межгосударственных отношений. В дальнейшем на базе этой Конвенции создали Международную организацию гражданской авиации (ИКАО), которая координирует международные нормы гражданской авиации, а также призвана повышать безопасность и эффективность международных полетов, является учреждением ООН. Важно отметить, что Конвенция распространяется только на гражданские воздушные судна и не применяется к военным воздушным судам.

Согласно Чикагской конвенции международные полеты совершаются по воздушным трассам, установленным государством. В ст. 9 Закона РФ «О Государственной границе Российской Федерации» установлено, что воздушные суда пересекают государственную границу по специально выделенным воздушным коридорам пролета с соблюдением правил, устанавливаемых Правительством РФ и публикуемых в документах аэронавигационной информации. Пересечение государственной границы вне выделенных воздушных коридоров, кроме случаев ее вынужденного пересечения, допускается только по разрешению Правительства РФ. При этом посадка в аэропортах, на аэродромах Российской Федерации, не открытых Правительством РФ для международных полетов, запрещена в соответствии с международными стандартами. В пределах

государственной границы иностранным воздушным судам также не разрешается высадка людей, выгрузка грузов, товаров, животных и прием их на транспортные средства.

Однако эти меры не относятся к чрезвычайным обстоятельствам, таким как стихийные бедствия, сильный шторм, несчастный случай и другие критические ситуации, напрямую угрожающие безопасности воздушного судна. Чрезвычайные происшествия с воздушным судном регулируются ст. 26 Чикагской конвенции 1944 г.

В случае вынужденного залета иностранного судна в воздушное пространство России командир воздушного судна обязан незамедлительно сообщить об этом соответствующему органу единой системы организации воздушного движения, который информирует о таком пересечении Государственной границы РФ пограничные органы, в дальнейшем действовать согласно их указаниям или указаниям командира воздушного судна РФ, прибывшего оказать помощь или выяснять обстоятельства случившегося, что соответствует ст. 26 Чикагской конвенции.

Отсюда следует, что иностранные воздушные суда не имеют право свободного передвижения в пределах территории конкретного государства, а вправе лишь использовать специальную трассу в воздушном пространстве. Исполнение данного правила строго координируется международными нормами.

Рассматривая международные полеты, необходимо учитывать их категории. Так, существуют две категории международных полетов: регулярные и нерегулярные [1]. Регулярные полеты осуществляются специально назначенными государственными авиапредприятиями по воздушным трассам, указанным в международных договорах. Их отличительная черта — регулярность рейсов в соответствии с опубликованным расписанием. К нерегулярным полетам относятся те полеты, которые не отвечают условиям регулярных. Цель регулярных и нерегулярных полетов может совпадать: перевозка пассажиров, багажа, грузов, почты. Однако в отличие от регулярных международных полетов, которые регулируются в основном двусторонними межгосударственными соглашениями, нерегулярные международные полеты обычно разрешаются на основе национального законодательства [2].

На сегодняшний день наиболее распространены нерегулярные авиаперевозки по чартеру, которые получили развитие благодаря туризму. Чартерными рейсами называют рейсы, которые выполняются на основании специального договора, заключенного между перевозчиком и заказчиком. Перевозка по чартеру, т.е. нерегулярный полет, не подлежит нормативной международной регламентации, поэтому к ней применимо национальное законодательство.

В связи с повышением услуг чартерных международных перевозок представляется необходимым не только более детально зафиксировать

правовые положения нерегулярных международных полетов в главном международном документе в сфере гражданской авиации, но и разработать новые нормативные положения. На сегодняшний день Чикагская конвенция содержит положения, применимые в большей степени к регулярным полетам. В 1956 г. было заключено Парижское соглашение о коммерческих правилах при нерегулярных воздушных сообщениях в Европе, а в 1971 г. многостороннее Соглашение о коммерческих правах нерегулярных воздушных перевозчиков Ассоциации государств Юго-Восточной Азии (АСЕАН). Эти соглашения устанавливают особый режим для нерегулярных международных полетов, а именно, облегченный порядок получения разрешений. Но в связи с ростом нерегулярных полетов на современном этапе вышеуказанные соглашения, а также пункты Чикагской конвенции о нерегулярных полетах кажутся недостаточными мерами, способными полностью отвечать сегодняшним реалиям. В настоящее время лишь некоторые государства заключают двусторонние соглашения о нерегулярных воздушных сообщениях.

С одной стороны, незначительное внимание к нерегулярным международным полетам в Чикагской конвенции объясняется соображениями по их упрощению. С другой стороны, снижение международных обязательств может нести серьезные риски для обеих сторон-участниц. Поэтому усиление международной ответственности способно повысить эффективность правового регулирования международных полетов над государственной территорией.

Еще одним важным документом является Договор по открытому небу, подписанный 24 марта 1992 г. Россией, Украиной, США, Канадой и многими европейскими странами. Согласно ст. 1 Договор «устанавливает режим, который будет известен как режим открытого неба для проведения наблюдательных полетов Государствами-участниками над территориями других Государств-участников и излагает права и обязанности Государств-участников в отношении этого режима». То есть режим открытого неба устанавливается для того, чтобы проводить наблюдательные полеты над территорией государств-участников с использованием невооруженных самолетов, оборудованных специальной аппаратурой наблюдения. Такие полеты согласованы с ИКАО, и данные, полученные при наблюдательных полетах, предоставляются всем участникам Договора.

15 января 2021 г. МИД России объявил, что Россия начинает процесс выхода из Договора «Открытое небо» [URL: https://ria.ru/20210121/dogovor-1594025317.html (дата обращения: 21 января 2021 г.)]. Решение было принято после того, как в мае 2020 г. Президент США Дональд Трамп объявил о выходе США из Договора по открытому небу, голословно обвинив Россию в нарушении соглашения [URL: https://rg.ru/2021/01/15/rossiia-vyhodit-iz-dogovora-po-otkrytomu-nebu.html (дата обращения: 21 января 2021 г.)]. 22 ноября США завершили

выход из Договора, продолжая требовать от своих союзников передачи данных, собранных во время наблюдательных полетов над Россией, что является серьезным нарушением соглашения. По сообщениям МИД России, после выхода США из договора Москва просила от стран-участников дать гарантии, что они не будут передавать Вашингтону данные, полученные при аэрофотосъемке над территорией РФ, а также гарантировать право полетов российских самолетов над американскими военными базами, которые расположены в странах — участницах [URL: https://ria.ru/20210121/dogovor-1594025317.html (дата обращения: 21 января 2021 г.)].

По словам официального представителя МИД КНР Хуа Чуньин, выход России из Договора был неизбежным из-за нежелания продолжать сотрудничество с американской стороны [URL: https://tass.ru/mezhdunarodnaya-panorama/10482497 (дата обращения: 21 января 2021 г.)]. Также Китай призывает серьезно отнестись к этим событиям, так как существует опасение дестабилизации международного сообщества. Более того, основой Договора по открытому небу является желание внести вклад в развитие и укрепление мира, стабильности и развитие безопасности путем сотрудничества в этой сфере. Для этого и было принято решение о создании режима открытого неба применительно к наблюдению с воздуха.

Таким образом, международные полеты над государственной территорией регулируются как международными, так и национальными нормативными правовыми актами конкретного государства. При разработке законодательства государство должно учитывать международные нормы и обязательства в отношении международных воздушных связей. Другими словами, государство должно следовать общепризнанным принципам международного права. Законодательство РФ в сфере воздушного транспорта, в частности, международных полетов над государственной территорией, строго учитывает нормы международного права, основываясь на положениях Чикагской конвенции 1944 г. Анализируя данную Конвенцию, следует признать, что правовые нормы, разработанные в середине XX столетия, имеют актуальность и сегодня, но нуждаются в дополнении, по крайней мере, в части, относящейся к нерегулярным полетам над государственной территорией.

Очевидно, что благодаря высокой скорости преодоления расстояний привлекательность воздушного транспорта, а тем более международных полетов будет возрастать. Это говорит о том, что как международное, так и национальное воздушное право, должно также развиваться и усовершенствоваться.

Литература

1. Международное право : учебник для вузов / ответственные редакторы Г. В. Игнатенко и О. И. Тиунов. — 3-е изд., перераб. и доп. — Москва : Норма, 2005.

2. Малеев, Ю. Н. Международное воздушное право: вопросы теории и практики. — Москва, 1986.
3. Грязнов, В. С. Правовые основы международных воздушных сообщений : учебное пособие / В. С. Грязнов, Ю. Н. Малеев. — Москва : МИИГА, 1987.с.

References

1. Mezhdunarodnoye pravo [International law]: uchebnik dlya vuzov / otvetstvennyye redaktory G. V. Ignatenko i O. I. Tiunov. — 3-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Norma, 2005.
2. Maleyev, YU. N. Mezhdunarodnoye vozdushnoye pravo: voprosy teorii i praktiki [International air law: theory and practice]. — Moskva, 1986.
3. Gryaznov, V. S. Pravovyye osnovy mezhdunarodnykh vozdushnykh soobshcheniy [Legal foundations of international air communications]: uchebnoye posobiye / V. S. Gryaznov, YU. N. Maleyev. — Moskva : MIIGA, 1987.s.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.148.63

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

Процессуальные и методологические основы судебных экспертиз по транспорту

Аннотация. В настоящее время невозможно представить раскрытие и расследование уголовного дела, будь то авария на железнодорожном транспорте или наезд на пешехода, без проведения судебной экспертизы. На протяжении многих лет по отношению к другим доказательствам ее положительно выделяет то, что отправной точкой любой судебной экспертизы является ее объективность и достоверность, которые во многом гарантируются институтом норм и правил, закрепленных в кодексах, законах и иных нормативных правовых актах. Формированием данного убеждения мы во многом обязаны государственной судебной экспертизе, которая вплоть до 2000-х гг. практически занимала все судебное пространство. Сегодня к новым родам и видам экспертиз, к категории которых относятся исследования нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, все чаще возникают вопросы об их объективности и достоверности. Отчасти это вызвано тем, что государственные экспертные структуры инертны к освоению новых родов и видов экспертиз, а поэтому такие экспертизы проводят лица, не вовлеченные в государственные экспертные структуры, и как следствие этого порождают комплекс проблем процессуального и методического характера. Данные вопросы были проанализированы и исходя из этого даны рекомендации, которые в состоянии вывести экспертные исследования, не входящие в перечень экспертных специальностей, на достоверные позиции.

Ключевые слова: экспертиза; заключение; эксперт; метод; методика; транспорт.

© Valeriy L. Popov
— senior lecturer of the department 'Criminal law,
Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Procedural and methodological basis of forensic transport examinations

Abstract. Nowadays it is impossible to imagine the disclosure and investigation of a criminal case, whether it is a railway accident or an automobile-pedestrian accident, without a forensic examination. For many years, forensic examination has been positively distinguished among others by the fact that its starting point is an objectivity and reliability, which are largely guaranteed by the institution of norms and rules enshrined in codes, laws and other regulatory legal acts. This reputation is due to the state forensic examination, which until the 2000s practically occupied the entire judicial space. Today, the new types and kinds of forensic examinations which include study of breaking traffic rules and operation rules of railway, air, sea and inland water transport and the subway, are increasingly provoking issues of their objectivity and reliability. This is partly due to the fact that state forensic structures are inert to the development of new types of examinations, and therefore such examinations are carried out by persons who are not involved in state forensic structures, and as a result, they give rise to a set of problems of a procedural and methodological nature. The abovementioned issues have been analyzed in the current paper, and there have been given the recommendations that will make forensic study more reliable.

Keywords: forensic examination; conclusion; examiner; method; technique; transport.

В настоящее время невозможно представить раскрытие и расследование уголовного дела, будь то авария на железнодорожном транспорте или наезд на пешехода, без проведения судебной экспертизы. Поэтому нередко по одному уголовному делу проводятся от двух и более различных родов и видов экспертных исследований, затрагивающих практически все сферы человеческой деятельности, и транспортная инфраструктура не является исключением.

За столетний период существования судебной экспертизы она заняла устойчивое место среди иных источников доказательств в суде. И несмотря на то что выводы эксперта в соответствии с процессуальным законодательством не имеют установленной силы по отношению к другим доказательствам, она во многом влияет на формирование внутреннего убеждения как следователя, так и суда. Положительно ее

выделяет по отношению к другим доказательствам то, что судебная экспертиза руководствуется объективностью и достоверностью, которые во многом гарантируются институтом норм и правил, закрепленных в процессуальных кодексах Российской Федерации, Федеральном законе от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» (далее — Закон о судебно-экспертной деятельности) и иных нормативных правовых актах, регламентирующих ее назначение и проведение. К тому же часто в уголовных делах есть обстоятельства, которые могут быть установлены только с помощью экспертного заключения. Часть из них закреплены законодательно в ст. 196 УПК РФ, такие как установление причины смерти, характера телесных повреждений и т.д., а другая часть, хотя и не закреплена юридически, де-факто присутствует на практике, например определение подлинности денежного знака (ценной бумаги), признание предмета холодным или нехолодным оружием и т.д. Не является исключением в этом случае и расследование дел, связанных с безопасностью движения и эксплуатации различных видов транспорта, которое не может быть качественно реализовано следствием без экспертного сопровождения.

Сегодня можно достоверно утверждать, что появлению новых родов и видов экспертиз, включая транспортную сферу, способствует не только научно-технический прогресс, но и сложившаяся в умах общественности значимость судебной экспертизы как достоверного и научного доказательства в суде. Об этом свидетельствует и опрос студентов Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), из которого более 95% опрошенных считают, что экспертиза при существующих законодательных нормах и ее современном развитии не может быть антинаучной и не объективной. Формированию данного убеждения мы во многом обязаны государственной судебной экспертизе, которая вплоть до 2000-х гг. практически занимала все судебное пространство. Поэтому не удивительно, что с принятием Закона о судебно-экспертной деятельности лишь 30% статей распространяется на проведение экспертизы в негосударственных экспертных учреждениях. И это при том, что в последнее время наблюдается кардинальный перелом в сторону негосударственной экспертной деятельности. Так, например, в 2016 г. Минтрансом России совместно с Минюстом России и Банком России были разработаны квалификационные требования, программы дополнительного профессионального обучения, порядок аттестации и методика экспертного исследования по новому виду независимой технической экспертизы транспортных средств: «эксперт-техник». За пять лет ее существования уже насчитывается 7416 экспертов-техников [http://technicians.minjust.ru/]. Как показывает анализ уголовных дел, давно проводятся и другие независимые транспортные экспертизы, например связанные с гибелью людей на железнодорожных переездах,

которые благополучно вписываются в требования уголовно-процессуального законодательства и не вызывают у следствия и суда нареканий.

Но так ли все благополучно с экспертизами на транспорте. Чтобы разобраться в этом, надо вникнуть в природу судебной экспертизы как с точки зрения процессуальных норм, так и ее методологии.

В уголовном процессе экспертное заключение, как выделено учеными-процессуалистами, должно обладать определенными признаками, которые и определяют ее как достоверный источник доказательств. Наиболее развернуто они были определены А. Я. Палиашвили, это:

— назначение судебной экспертизы в соответствии с процессуальными нормами;

— использование экспертом специальных знаний;

— непосредственное исследование объектов экспертизы;

— объективное и всестороннее проведение экспертизы;

— процессуальное оформление результатов экспертного исследования;

— процессуальная самостоятельность и индивидуальная ответственность эксперта;

— строгое и неуклонное соблюдение требований уголовно-процессуального закона [4].

Если рассмотреть первые пять признаков через призму действующего законодательства и основ судебной экспертизы, то можно прийти к определенным суждениям.

В ч. 2 ст. 195 УПК РФ указано, что судебная экспертиза может производиться государственными экспертами, а также иными лицами, обладающими специальными знаниями. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» дано более расширенное понятие иных лиц, к которым относятся: «эксперты негосударственных судебно-экспертных учреждений (некоммерческие партнерства, частные учреждения или автономные некоммерческие организации), а также лица, не работающие в судебно-экспертных учреждениях (сотрудники научно-исследовательского учреждения, вуза, иной организации)». При этом когда государственные судебно-экспертные учреждения на обслуживаемой территории не могут обеспечить производство экспертизы, как правило, ввиду отсутствия в штате эксперта соответствующей специальности, то ее производство назначается иным лицам. Если взглянуть на перечень экспертных специальностей, указанных в приказе Минюста России от 14 мая 2003 г. № 114 и заменившем его приказе Минюста России от 27 декабря 2012 г. № 237, видно, что за последние 15 лет не добавилось не одного нового рода и вида экспертизы, что лишний раз указывает на инертность государственных экспертных структур в развитии новых видов экспертных исследований, независимо от потребностей государства и

общества. А так как новые виды экспертиз, например, касающиеся нарушений правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена, отсутствуют в перечне государственных экспертных учреждений, то следовательно, в 100% случаев их производство ложиться на плечи так называемых иных лиц, не вовлеченных в государственные экспертные структуры. А это значит, что в соответствии п. 22 Положения о возмещении процессуальных издержек, связанных с производством по уголовному делу, издержек в связи с рассмотрением гражданского дела, а также расходов в связи с выполнением требований Конституционного Суда РФ, утвержденного постановлением Правительства РФ от 1 декабря 2012 г. № 1240, экспертиза будет проводиться на платной основе за счет средств федерального бюджета, который, как правило, не может перекрыть затратную часть экспертизы в силу ее высокой трудоемкости, не сравнимой, например, с экспертизой почерка, средняя стоимость которой по Москве 30—40 тыс. руб. А поэтому чаще всего одна из сторон уголовного дела выступает в качестве спонсора по транспортным экспертизам, что автоматически ставит под сомнение достоверность полученных экспертом выводов, так как он вступает в материальную зависимость от одной из сторон процесса.

Наиболее важным признаком любой экспертизы является то, что она должна в обязательном порядке осуществляться с использованием специальных знаний. Понятие специальных знаний в ст. 57, 195 УПК РФ не раскрывается. Более того, те же требования о наличии специальных знаний предъявляются и к специалисту в ст. 58 УПК РФ, который не проводит научных исследований, а в лучшем случае может высказать лишь свое суждение в заключении специалиста. В постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 и Законе о судебно-экспертной деятельности дается лишь градация специальных знаний эксперта по категориям: науке, технике, искусству и ремеслу. При этом следователь или суд при назначении экспертизы должны удостовериться в наличии соответствующих специальных знаний у лица, претендующего на процессуальный статус эксперта. Сегодня нет механизмов осуществления данной проверки напрямую, а поэтому осуществляется она по формальным признакам, которые указаны в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28, а именно через подтверждаемую соответствующими документами компетенцию и квалификацию эксперта.

Основным и неопровержимым документом, определяющим экспертную компетенцию и квалификацию эксперта, является свидетельство на право самостоятельного производства судебных экспертиз, которое в соответствии с действующим законодательством о судебной экспертизе в России могут получить лишь государственные эксперты, прошедшие

соответствующую аттестацию через каждые пять лет в экспертно-квалификационных комиссиях соответствующих федеральных органов.

Но как указано выше, новые виды экспертиз на транспорте чаще проводятся экспертами негосударственных учреждений, а поэтому для подтверждения своей квалификации эксперты вынуждены предоставлять совсем иные документы.

В приказе МВД России от 9 января 2013 г. № 2 «Вопросы определения уровня профессиональной подготовки экспертов в системе МВД России» указано, что право самостоятельного производства судебных экспертиз предоставляется выпускникам образовательных организаций, получившим диплом государственного образца по специальности «Судебная экспертиза», а также лицам с высшим образованием, но получившим в обязательном порядке дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности. В приказе Минюста России от 7 октября 2014 г. № 207 «Об утверждении Положения об аттестации на право самостоятельного производства судебной экспертизы экспертов федеральных бюджетных судебно-экспертных учреждений Министерства юстиции Российской Федерации» отмечено, что аттестацию на право самостоятельного производства судебной экспертизы проходят лица, имеющие высшее образование и получившие дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности.

Отсюда следует, что наличие специальных знаний, позволяющих выступать в качестве эксперта, определяются либо наличием обучения по программам федерального государственного образовательного стандарта высшего образования по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза» (сегодня это 26 вузов по России), либо прошедшим обучение по экспертной специальности в рамках дополнительного профессионального образования. При этом в соответствии с Федеральным законом от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» и приказом Минобрнауки России от 1 июля 2013 г. № 499 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам» приобретение новой квалификации с целью выполнения нового вида деятельности, например транспортных экспертиз, является только диплом по профессиональной переподготовке, насчитывающий свыше 250 аудиторных часов, и это важный момент. Так, нередко в судах эксперты для подтверждения своей экспертной квалификации в рамках дополнительного профессионального образования предоставляют не диплом о переподготовке, а удостоверение о повышении квалификации, которое не дает права на новый вид деятельности — проведение экспертиз. Данный документ лишь может указывать на совершенствование специальных знаний, опять же, если они подтверждены дипломом по экспертной специальности.

К тому же дополнительная переподготовка по конкретной экспертной специальности, за исключением традиционных криминалистических экспертиз, не может проводиться при наличии любого высшего образования. Оно должно быть также профильным и близким к экспертной специальности. Так, например, в едином квалификационном справочнике должностей руководителей, специалистов и других служащих (ЕКС) указано, что для эксперта-автотехника это: «Эксплуатация транспортных средств», «Наземные транспортные системы» по специальностям «Автомобилетракторостроение» и «Автомобили и автомобильное хозяйство». Для эксперта-техника в соответствии с приказом Минтранса России от 22 сентября 2016 г. № 277 «Об утверждении требований к экспертам-техникам, осуществляющим независимую техническую экспертизу транспортных средств, в том числе требований к их профессиональной аттестации, оснований ее аннулирования», профильным высшим образованием определено наличие специальностей по укрупненным группам «Техника и технология наземного транспорта».

Исходя из изложенного под квалифицирующими документами, определяющими наличие специальных экспертных знаний у лица, заявляющего себя экспертом, понимается базовый диплом о высшем образовании по специальности, близкой к предмету изучаемого вопроса, а также диплом о переподготовке по соответствующей экспертной специальности. Все остальное в соответствии с действующим законодательством не может расцениваться как удовлетворяющее требованиям специальных знаний по производству экспертиз.

На основании указанного выходит, что лица, участвующие в производстве новых родов и видов экспертиз, по которым не определена экспертная специальность и вследствие этого отсутствуют соответствующие документы, подтверждающие обучение по программам дополнительного профессионального образования, не могут априори выступать в качестве экспертов. Поэтому неудивительно, что такие виды экспертных исследований развиваются стихийно, без соблюдения каких-либо правил судебной экспертизы. В основу положен принцип: есть спрос, значит, будет предложение. А нужные квалификационные документы сегодня получить — не проблема. В начале 2000-х гг. законодательно была введена добровольная сертификация судебных экспертов, которая должна была стать основой подтверждения экспертной квалификации. Первоначально она находилась под контролем Российского федерального центра судебных экспертиз при Минюсте России, а поэтому успешно существовала и развивалась. С 2010 г. такая сертификация приобрела коммерческий характер, так как появилось много фирм, далеких от производства судебных экспертиз и бизнес которых стал строиться на услугах по продаже нужных сертификатов, в том числе дистанционно по установленным тарифам. Поэтому сегодня получить сертификат

соответствия по любой из востребованных экспертиз для предъявления в органы дознания, следствия и суда не является проблемой, чем активно и пользуются эксперты негосударственных учреждений, создавая тем самым ложное представление о своей экспертной квалификации.

Считается, что если экспертиза написана от конкретного лица, то все экспертное исследование от начала и до конца должно быть выполнено индивидуально этим лицом. Если она выполнена комиссионно, то каждый из экспертов расписывается только за те исследования и выводы, которые выполнены им лично, так закреплено в законодательстве, и это один из признаков достоверности экспертизы.

Как уже отмечалось, экспертизы по ст. 263 УПК РФ назначаются в негосударственные экспертные учреждения. В этом случае следователь или суд выносят постановление и определение в адрес руководителя данного учреждения, например вуза, который в свою очередь, руководствуясь ст. 199 УПК РФ, поручает ее производство одному или нескольким лицам из числа работников вверенного учреждения, разъясняя им права и обязанности эксперта. В то же время в ст. 14 Закона о судебно-экспертной деятельности определены те же обязанности руководителя экспертного учреждения, что и в ст. 199 УПК РФ. Однако на основании ст. 41 Закона о судебно-экспертной деятельности данные обязанности не распространяются на лиц, не являющихся государственными судебными экспертами. Налицо имеющиеся противоречия, которые можно объяснить, с одной стороны, тем, что в должностные обязанности руководителя негосударственного учреждения часто не входят обязанности по назначению, контролю и обеспечению производства экспертиз, а с другой стороны, инициатор назначения экспертизы не всегда может вынести постановление или определение о назначении экспертизы в адрес конкретного эксперта (экспертов), так как не располагает подобной информацией. Поэтому бывает так, что состав привлекаемых в качестве экспертов лиц выбранного учреждения может меняться по ходу исследования. И не все из этих лиц в дальнейшем могут фигурировать в качестве экспертов. При производстве такого рода экспертиз нередко привлекаются так называемые «помощники эксперта», участие которых в заключении эксперта не отражается (умалчивается), но в обязанности которых входит оказание посильной помощи при производстве экспертизы, например выполнение замеров на местности, работа на специализированном оборудовании и т.д., что является неотъемлемой частью экспертного исследования, а поэтому считается недопустимым явлением, так как влияет на индивидуальный характер экспертного исследования.

Больше всего вопросов по проведению экспертизы в негосударственных экспертных учреждениях в области транспорта возникает к признаку объективного и всестороннего исследования. Несмотря на то что данная позиция закреплена в ст. 8 Закона о судебно-экспертной деятельности, она

до сих пор практически не решена. В статье указано, что объективность и всесторонность исследования достигается только за счет полного объема исследования на строго научной и практической основе, в пределах специальности эксперта. При этом должна осуществляться возможность проверки обоснованности и достоверности сделанных экспертом выводов на положениях общепринятых и практических данных. Иными словами полнота и научность экспертного исследования может быть достигнута только за счет соблюдения экспертной методики, которая регламентируется не процессуальными нормами российского законодательства, а основами судебной экспертизы — экспертологией. В соответствии с ней экспертная методика трактуется как определенная программа действий по применению научно обоснованных методов и технических средств, применяемых в логической последовательности в целях решения конкретных экспертных задач. При этом методика и ее методы не могут образоваться стихийно по индивидуальному желанию какого-либо эксперта, это сложный и многоступенчатый процесс ее формирования и апробации временем.

В 1992 г. Т. В. Аверьянова писала: «всякая попытка дать в законе тот или иной перечень допустимых методов экспертного исследования обречена на провал в силу невозможности составления такого перечня по всем родам, видам судебных экспертиз и непрерывного развития и пополнения экспертных методов, что отражает процесс поступательного развития науки, откуда черпаются методы» [1, стр. 33]. Несомненно, поставить эксперта в жесткие рамки экспертных методов невозможно, и у эксперта должна быть свобода выбора. Но при этом используемые экспертом методы должны в обязательном порядке отвечать требованиям: научной обоснованности (определяемой базовой наукой), эффективности, допустимости (использование только апробированных практикой методов) и воспроизводимости (создающей возможность перепроверить данный метод) [2, стр. 238]. В противном случае экспертиза приобретет антинаучный характер. Экспертная практика знает немало случаев, когда, казалось бы, качественно разработаны базовые положения экспертной методики, определены методы исследований, есть положительные результаты пробных исследований, но в дальнейшем экспертно-методический совет не утверждал их в качестве экспертных методик, а напротив признавал их как недостоверные. Так, например, предлагаемая С. А. Смотровым методика по установлению единого источника изготовления поддельных документов на основании изучения скрытых меток цветного электрофотографического оборудования в 2015 г. не прошла утверждения экспертно-методическим советом ЭКЦ МВД России [3].

Отсутствие научно-обоснованных методов и методик нередко приводит к тому, что эксперты, сами того не замечая, выходят за область своей компетенции. Например, в 2020 г. профессор кафедры «Вагоны и вагонное

хозяйство» Российского университета транспорта (МИИТ), имеющий только инженерно-техническое образование, при проведении транспортной экспертизы № 6/2020 решает в категорической форме вопрос о характере телесных повреждений жертвы вследствие его смертельного травмирования поездом [из материалов экспертной практики Российского университета транспорта (МИИТ)]. При этом вывод он делает без знания транспортной трасологии и какого-либо изучения степени, глубины и характера повреждений на трупе и его одежде. И это не единичные случаи.

К сожалению, надо признать, что в настоящее время нет единых методик экспертного исследования транспортных экспертиз железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта. И надеяться на то, что они сами собой образуются путем производства разрозненных экспертиз в единый достоверный комплекс экспертных научных знаний, без включения в этот сектор государственной экспертизы, не приходится. Ведь сегодня только там, где есть государственная экспертиза, можно утверждать, что она соответствует всем требованиям, предъявляемым к экспертным методам и методикам. И только в отношении государственных судебно-экспертных учреждений Законом о судебно-экспертной деятельности в ст. 11 установлено, что они должны осуществлять свою экспертную деятельность на основе единого научно-методического подхода к экспертной практике, профессиональной подготовке и специализации экспертов.

Казалось бы, процессуальное оформление результатов экспертного исследования является тем признаком, к которому менее всего могут возникнуть вопросы в части ее достоверности. Известно, что конечный этап любой экспертной методики — это оформление результатов экспертного исследования. И то, что должно содержаться в заключении эксперта в соответствии с процессуальными нормами, указано в ст. 204 УПК РФ. 10 из 12 пунктов данной статьи относятся к вводной части заключения эксперта, т.е. напрямую не затрагивают сам процесс исследования. Лишь п. 9 и 10 отражают требования к исследовательской части, а именно то, что в экспертизе должны быть указаны не только содержание исследования и полученные результаты, но и в обязательном порядке методы, которые применялись в процессе данного исследования, а полученные выводы должны быть обоснованы с учетом проведенной оценки результатов исследований. Подобные требования закреплены и в ст. 25 Закона о судебно-экспертной деятельности. Данные положения настолько размыты, что проверить их соблюдение в заключении эксперта практически невозможно, поэтому использование экспертом формальных фраз, таких как: «в процессе исследования применялись традиционные методы» и «выявленные признаки существенны и достаточны для вывода о том, что…», расценивается с позиции достоверности. В то же время при

производстве государственных экспертиз к оформлению исследовательской части заключения эксперта предъявляются более расширенные требования, которые закреплены в ведомственных приказах. К примеру, в приказе МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» указаны следующие дополнительные позиции (п. 31).

1. Эксперт должен отразить обстоятельства дела, принятые им в качестве исходных данных. При производстве транспортных экспертиз это имеет решающее значение, так как в основу выводов эксперт может взять необъективные (искаженные) данные, например показания участников обеспечения безопасности движения, или напротив исключить из анализа, например, справку о метеоусловиях. Для эксперта негосударственного учреждения эта позиция необязательна, а поэтому может игнорироваться.

2. По каждому этапу исследования эксперт должен указать не только методы исследований, но и обязательно технические средства и условия их применения. Без использования высокоточной измерительной техники производство транспортных экспертных исследований сегодня просто невозможно. Кроме этого в соответствии с требованиями ст. 13 Федеральный закон от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» ежегодно должна проводиться проверка таких приборов в центрах метрологии и стандартизации, которая редко осуществляется негосударственными экспертными организациями на практике и тем более указывается в заключении. Есть отдельные прецеденты, когда суды указывали на необходимость такого рода поверок. Например, в 2010 г. Девятнадцатый арбитражный апелляционный суд в постановлении от 13 ноября 2010 г. по делу № А36-3193/2008, указал, если заключение эксперта не содержит сведений об использованных при проведении измерений инструментов и оборудовании, в том числе сведений о поверке указанных измерительных приборов, то такое экспертное заключение не может считаться надлежащим доказательством.

3. Эксперт в случае проведения эксперимента должен указать его цель, условия и результаты. Сегодня сложно представить исследование объектов транспорта, находящихся в движении до момента аварии, без проведения экспериментов, в том числе путем математического моделирования. И игнорировать данные требования по отношению даже неразумно.

Подводя итог, можно заключить, что действующие нормы уголовно-процессуального законодательства России при производстве экспертизы в негосударственных экспертных учреждениях по новым родам и видам экспертных исследований, в том числе по транспортным экспертизам, не входящим в перечень экспертных специальностей государственных

экспертных учреждений, не могут обеспечить ее объективность и достоверность, как это происходит в случае с государственной судебной экспертизой. При этом наиболее проблемными вопросами к такого рода экспертизам являются наличие необходимых специальных знаний к эксперту, а также допустимость применяемых в процессе экспертного исследования методов и методик, которые должны соответствовать требованиям методологии судебной экспертизы, которую сегодня невозможно рассматривать отдельно от уголовно-процессуального закона. Решение данной проблемы может быть достигнуто не только с утверждением проекта нового закона о судебно-экспертной деятельности № 306504-6, принятие которого ожидалось в 2018 г., но после второго чтения в Государственной Думе было отложено на долголетний период. В проекте данного закона предусмотрена сертификация как научно-методического обеспечения судебной экспертизы, так и компетентности эксперта, что, несомненно, решает данные вопросы, но только при условии, что будут разработаны единые методические требования к новому роду и виду экспертного исследования. А сегодня достичь этого можно только с расширением функций государственной судебной экспертизы, хотя бы на начальном этапе формирования новых родов и видов экспертиз, не входящих в перечень экспертных специальностей.

Литература

1. Аверьянова, Т. В. Правовые проблемы совершенствования и использования методов экспертного исследования // Криминалистические аспекты совершенствования доказывания при расследовании преступлений. Труды Академии. — Москва : Академия МВД, 1992.
2. Попов В. Л. Транспортные экспертизы: проблемы теории и практики // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 4(36).
3. Смотров, С. А. Криминалистическое исследование поддельных денежных билетов и других документов в целях установления единого источника их изготовления / С. А. Смотров, И. С. Смотров, А. А. Пономаренко. — Иваново, 2013.
4. Палиашвили, А. Я. Экспертиза в суде по уголовным делам. — Москва : Юрид. лит., 1973.

References

1. Aver'yanova, T. V. Pravovyye problemy sovershenstvovaniya i ispol'zovaniya metodov ekspertnogo issledovaniya [Legal problems of improving and using methods of forensic analysis]// Kriminalisticheskiye aspekty sovershenstvovaniya dokazyvaniya pri rassledovanii prestupleniy. Trudy Akademii. — Moskva : Akademiya MVD, 1992.
2. Popov V. L. Transportnyye ekspertizy: problemy teorii i praktiki [Transport expertise: problems of theory and practice]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 4(36).
3. Smotrov, S. A. Kriminalisticheskoye issledovaniye poddel'nykh denezhnykh biletov i drugikh dokumentov v tselyakh ustanovleniya yedinogo istochnika ikh izgotovleniya [Forensic investigation of counterfeit money tickets and other

documents in order to establish a single source of their manufacture] / S. A. Smotrov, I. S. Smotrov, A. A. Ponomarenko. — Ivanovo, 2013.
4. Paliashvili, A. YA. Ekspertiza v sude po ugolovnym delam [Expertise in the criminal court]. — Moskva : Yurid. lit., 1973.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.3/.7

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

Цифровые технологии: новые подходы к информационному обеспечению судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, характеризующие особенности современного состояния информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств (далее — МО ТС), описаны роль и значение дополнительной информации для решения задач этого вида судебной экспертизы, а также ее отличие от дополнительной информации, используемой в других видах судебных экспертиз. В статье также предложено понятие дополнительной информации, рассматриваемой как источник данных, необходимых для производства экспертиз и исследований МО ТС, исследованы и описаны ее характеристики и особенности. В работе определены некоторые тенденции «совершенствования» криминальной деятельности, связанной с реализацией преступных схем, включающих в себя действия, начиная с похищения транспортного средства и заканчивая его перепродажей. Описаны некоторые особенности технологии маркирования новых транспортных средств на предприятиях-производителях и определена положительная роль этих особенностей для установления первичной (заводской) идентификационной маркировки в процессе производства экспертиз МО ТС. Исследуя предусмотренную законодательством процедуру получения дополнительной информации государственными судебно-экспертными учреждениями, автором сделан вывод о необходимости изменения общего подхода к процессам информационного обмена и его осуществления с использованием современных информационных технологий, в том числе и цифровых. При этом высказано мнение о необходимости изменения нормативно-правовой базы информационного обеспечения судебной экспертизы МО ТС и разработки механизма непосредственного доступа сотрудников

государственных экспертных учреждений к информационным массивам, содержащим сведения, необходимые для производства экспертиз и исследований этого вида. Автором, кроме того, предложены конкретные меры по совершенствованию информационного обеспечения судебной экспертизы МО ТС.

Ключевые слова: судебно-экспертная деятельность; информационное обеспечение; судебная экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств; идентификационная маркировка.

© Vladimir Al. Zhavoronkov
— Candidate of Law, associate professor of the department
'Criminal law, Criminal Procedure and Criminalistics'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Digital technologies: new approaches to information support of forensic examination of vehicle markings

Abstract. The current paper has discussed the issues that characterize the features of the current state of information support for forensic examination of vehicle markings (hereinafter referred to as the FE VM). There have been described the role and significance of additional information for solving problems of this type of forensic examination, as well as its difference from additional information used in other types of forensic examination. The paper has also proposed the concept of additional information, considered as a source of data necessary for the production of examinations and studies of the FE VM. There were investigated and described its characteristics and features. The paper has identified some trends in the "improvement" of criminal activity dealing with the implementation of criminal schemes, including actions, from vehicle's theft to its resale. There have been considered some features of the technology of new vehicles' marking at manufacturing enterprises and there have been identified a positive role of these features for the establishment of the primary (factory) identification markings in the process of examinations of the FE VM. When studying the envisaged by law procedure for obtaining additional information by state forensic institutions, the author has concluded that it is necessary to change the general approach to information exchange processes and its implementation using modern information technologies, including digital ones. At the same time, there has been considered the need to change the regulatory framework for the information support of the forensic examination of the FE VM and to develop a mechanism for direct access of employees of state forensic institutions to the database containing information necessary for examinations of this type. In addition, the author has proposed

specific measures to improve the information support of the forensic examination of the FE VM.

Keywords: forensic examination activity; information support; forensic examination of vehicle markings (the FE VM); identification marking.

Одной из основных задач информационного обеспечения судебно-экспертной деятельности, несомненно, является удовлетворение потребностей эксперта в дополнительной информации, отсутствие которой во многих случаях затрудняет решение поставленных перед ним вопросов, а для некоторых видов судебных экспертиз, например, судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств (далее — МО ТС), является прямым препятствием достижению целей экспертных исследований.

При этом следует учитывать, что дополнительная информация, в которой может возникнуть потребность при решении конкретных экспертных задач, носит весьма разносторонний характер: сведения, касающиеся нормативно-правовой сферы судебно-экспертной деятельности; различные сведения нормативно-технического и научно-методического характера; материалы, содержащие результаты ранее проведенных экспертных исследований, являющихся и своеобразными источниками дополнительной информации, которые могут быть использованы при производстве вновь назначенных экспертиз, и средством распространения передового опыта; другие данные.

Для каждого вида судебной экспертизы не только направленность дополнительной информации, но и ее объем, могут существенно отличаться друг от друга. Для одних экспертных направлений характерно то, что при решении поставленных перед экспертом задач нет необходимости обращаться к различным источникам дополнительной информации. Исключением, пожалуй, являются только случаи, когда эксперту необходимо уточнить особенности использования или технические характеристики какого-либо специального оборудования, имеющегося в его распоряжении, либо особенности применения тех или иных методов проведения исследований. И в том, и в другом случае необходимая информация, как правило, уже находится в распоряжении эксперта в виде инструкций по эксплуатации различных приборов или методических рекомендаций по проведению конкретных экспертных исследований.

Совершенно по-иному обстоит дело с объемом и разносторонностью дополнительной информации, необходимой для производства судебной экспертизы МО ТС; помимо нормативно-правовой, нормативно-технической, научной и методической информации это сведения, содержащиеся в базах данных заводов-производителей транспортных средств, а также информационных массивах других предприятий и

организаций. Объем информации, содержащейся в этих базах данных, также весьма значителен; в настоящее время на территории РФ размещается более 20 сборочных заводов транспортных средств [URL: https://www.autostat.ru/infographics/25791/ (дата обращения: 4 января 2021 г.)]. Следует учитывать и то, что концентрирующиеся в этих базах данных сведения постоянно пополняются. Так, в период с 2016 по 2020 г. в нашей стране было произведено около 3,5 млн только легковых автомобилей [1, стр. 4]. Подавляющее большинство из них эксплуатируется на дорогах нашей страны, вследствие чего эти транспортные средства являются потенциальными объектами судебной экспертизы МО ТС. Но главное состоит даже не в увеличении количества автотранспортных средств. В информационном смысле это многократное увеличение данных, которые могут быть использованы при производстве экспертиз и исследований этого вида.

Проектирование и технологический процесс сборки нового транспортного средства подразумевает создание достаточного внушительного по своему объему комплекта технической документации, содержащей сведения не только о технологии сборки транспортного средства, но и об особенностях его маркирования. Учитывая указанные выше объемы производимой продукции, можно представить и масштабы ежегодного увеличения данных, содержащихся в информационных массивах сборочных предприятий, а именно эти данные как раз и составляют основу дополнительной информации, без использования которой решение задач судебной экспертизы МО ТС в настоящее время становится попросту невозможным.

Произошедшие в последнее время кардинальные сдвиги в «совершенствовании» криминальных способов изменения первичной (заводской) идентификационной маркировки потребовали пересмотра существующих подходов к производству экспертиз и исследований МО ТС. Если раньше изменение идентификационной маркировки касалось преимущественно изменения отдельных ее частей, то в настоящее время в подавляющем большинстве случаев первичная маркировка уничтожается полностью, в результате чего применение традиционных методов при восстановлении ее первоначального содержания становится неэффективным. Совершенно очевидно, что и преступники, используя современные информационные технологии, стали обладать значительно бóльшим объемом знаний относительно методов восстановления измененной или уничтоженной маркировки, применяемых в экспертной практике. С сожалением следует признать, что совершенствование и развитие информационных технологий, которые мы наблюдаем в последнее время, в определенной степени сыграли на руку криминальным элементам; многие информационные ресурсы стали легко доступны, в том числе и те, которые с успехом могут быть использованы в преступной деятельности.

Информация о технологии нанесения первичной маркировки на заводах-производителях, включающая особенности подготовки маркируемых поверхностей, способы нанесения идентификационного номера [*VIN — Vehicle identification number*] на автомобилях различных марок, моделей и модификаций, расположение основных и дополнительных маркировок, сведения об используемых материалах и другие особенности этих технологических процессов, во многом стала общедоступной благодаря современным средствам информационных коммуникаций, в результате чего преступники получили возможность нивелировать те недостатки и просчеты, которые допускались ими ранее. Все это привело к тому, что деятельность криминальных структур по неправомерному изменению первичной идентификационной маркировки транспортных средств также перешла на более совершенный уровень: отойдя от традиционных криминальных способов ее изменения, недостатки которых в дальнейшем позволяли экспертам легко устанавливать содержание первичной маркировки, преступники начали использовать способы, направленные на то, чтобы при проведении экспертных исследований установление первичной (заводской) идентификационной маркировки становилось невозможным. В результате этого на практике эксперты столкнулись с неразрешимой во многих случаях проблемой: при исследовании только маркировочных обозначений, нанесенных на несущей конструкции (кузове или раме), задача идентификации конкретного транспортного средства стала трудно выполнимой.

Одной из особенностей судебной экспертизы МО ТС является то, что при ее назначении в распоряжение эксперта поступает только объект исследования — автомобиль. В некоторых случаях вместе с объектом в экспертные учреждения представляются регистрационные документы. Однако этот факт не имеет практически никакого значения для решения основной задачи, поставленной перед экспертом, — идентификации транспортного средства. Учитывая вышеуказанные тенденции в области переориентации действий преступников по криминальному изменению маркировочных данных транспортных средств, использование дополнительной информации при проведении экспертных исследований приобрело решающее значение.

Таким образом, исходя из вышеизложенного, можно прийти в выводу: без использования дополнительной информации, содержащейся в различных информационных массивах, установление первичной (заводской) идентификационной маркировки транспортного средства в условиях современной реальности становится крайне затруднительным. Кроме того, это приводит к ряду негативных последствий: снижаются показатели эффективности деятельности экспертно-криминалистических подразделений МВД России, увеличиваются сроки производства экспертиз и расследования уголовных дел, возникают проблемы, связанные с

возмещением ущерба потерпевшим от противоправных деяний, не привлекаются к ответственности лица, совершившие преступления и пр.

Понятие дополнительной информации как источника данных, необходимых для производства судебных экспертиз, в том числе и судебных экспертиз МО ТС, а также ее роль в решении конкретных экспертных задач в научной и специальной литературе практически не исследовались. В общефилософском смысле многие авторы дополнительную информацию рассматривают лишь как средство конкретизации или уточнения основной [8, стр. 5—6]. Между тем информация, названная в рассматриваемом случае дополнительной, служит вовсе не для уточнения тех данных, которыми располагает эксперт на конкретном этапе производства экспертизы, а является по сути последней возможностью решения поставленной перед ним задачи. Позволяя сформулировать вывод в какой-либо конкретной форме, дополнительная информация приобретает значение более важное, нежели информация, извлеченная из содержания исследуемого (представленного инициатором назначения экспертизы) объекта.

Некоторое представление о дополнительной информации и о том, какие действия должны быть предприняты экспертом в случае возникновения необходимости в ее получении, можно почерпнуть из п. 24 Инструкции по организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации (утверждена приказом МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации), однако полного представления об этом феномене содержание вышеуказанной правовой нормы не дает, как нет его и в других нормативных правовых источниках.

По нашему мнению, дополнительной следует считать информацию, которая не нашла своего отражения в представленных в экспертное учреждение материалах при назначении экспертизы и необходимость в которой возникла либо при сопоставлении данных, содержащихся в этих материалах с вопросами, поставленными перед экспертом, либо в процессе производства экспертизы и без использования которой решение поставленных перед экспертом вопросов полностью или частично является невозможным. В случае, если недостаточность материалов (информации) была установлена до начала производства экспертизы, решение об устранении этого недостатка не вызывает особых затруднений, в отличие от того, если вопрос о необходимости в дополнительной информации возникает в процессе производства экспертизы (на каком-либо этапе ее производства).

Указанное выше обстоятельство (когда потребность в дополнительной информации возникает в процессе производства экспертизы) является характерным именно для судебной экспертизы МО ТС. Причем,

потребность в ее получении может возникнуть неоднократно. Вследствие этого ее истребование в стандартном, предусмотренном существующим законодательством порядке (п. 2 ч. 3 ст. 57 УПК РФ) является крайне непродуктивным. Так, при проведении исследований рельефной маркировки кузова или рамы эксперт может прийти в выводу о невозможности идентификации исследуемого транспортного средства в случае полного уничтожения идентификационного номера (демонтаж маркируемой панели или ее фрагмента с последующей установкой детали или ее фрагмента со вторичной маркировкой), а также демонтажа всех элементов с дополнительной маркировкой, что потребует продолжения проведения исследований, направленных первоначально на обнаружение маркировок производственного характера.

Рассматривая данную ситуацию, следует учитывать, что технология сборки транспортного средства на предприятиях-изготовителях предусматривает крепление на его кузове большого количества табличек с различного рода маркировкой, не содержащей данных, позволяющих установить идентификационный номер транспортного средства. Некоторые из этих табличек крепятся в трудно доступных местах (во внутренних полостях различных базовых деталей или сборочных единиц [сборочная единица — изделие, составные части, (СЧ) которого подлежат соединению между собой на предприятии-изготовителе сборочными операциями (свинчиванием, сочленением, клепкой, сваркой, пайкой, запрессовкой, развальцовкой, склеиванием, сшиванием, укладкой и т.п.) См.: ГОСТ 2.101-2016. Межгосударственный стандарт. Единая система конструкторской документации. Виды изделий]). В случае обнаружения таблички с производственной маркировкой содержащаяся в ней информация должна быть проверена через базы данных заводов-производителей или информационные массивы других организаций. При этом необходимо учитывать, что проверка может занять длительный период времени. Если проверка не даст положительных результатов, чего нельзя исключать полностью, эксперт будет вынужден продолжить поиск других производственных маркировок (обозначений); в этом случае цикл вышеуказанных операций повторится.

При выпуске новых моделей или их модификаций, а также рестайлинге [рестайлинг — это модификация, внесение изменений в интерьер и экстерьер автомобиля] место расположения элементов с дублирующей или производственной маркировкой может быть изменено. Данное обстоятельство в определенном смысле играет положительную роль, так как позволяет преступникам демонтировать не все установленные на транспортном средстве элементы маркировки, а только им известные. Поиск новых мест крепления элементов с дополнительной или производственной маркировкой связан со значительным объемом демонтажно-монтажных работ, а в некоторых случаях обнаружение и удаление заводских табличек с маркировкой становится вообще

невозможным (преступникам пришлось бы прибегнуть к разборке практически всей конструкции транспортного средства и в дальнейшем собирать ее элементы заново). При этом возникает необходимость в проведении и других дополнительных работ (слесарные, шпаклевочные, покрасочные и пр.). В этих случаях рентабельность [рентабельность — один из основных стоимостных качественных показателей эффективности деятельности предприятия, характеризующий уровень отдачи затрат и степень использования средств в процессе производства и продажи продукции (работ, услуг)] преступной деятельности снижается критически, и вся криминальная схема, начиная с кражи транспортного средства и заканчивая его реализацией, становится попросту неоправданной с экономической точки зрения.

Указанные выше особенности маркирования новых транспортных средств и деятельность криминальных элементов по изменению первичной маркировки требуют в процессе производства судебных экспертиз МО ТС искать новые подходы и методы по установлению заводской идентификационной маркировки. Одним из таких методов сегодня можно считать метод, получивший в научной литературе название «информационный метод исследования» [1, стр. 136], который как раз и ориентирован на поиск различных производственных маркировок, напрямую не связанных с идентификационной. Обнаружение таких маркировочных обозначений и правильное их прочтение (декодирование) [3] в дальнейшем позволяет установить индивидуализирующую объект исследования информацию и решить основную задачу, поставленную перед экспертом, используя различные информационные массивы. Учитывая особенности этого метода, можно говорить о том, что весь процесс исследования переходит в плоскость работы с информацией (установление дополнительных и производственных маркировок; извлечение полезной информации из их содержания; установление источника информации; ее получение из установленного источника и решение поставленного перед экспертом вопроса по существу). Это еще раз подчеркивает крайнюю важность дополнительной информации для решения задач судебной экспертизы МО ТС.

В процессе расследования уголовных дел, а также при их рассмотрении в судебном заседании может возникнуть необходимость в использовании специальных знаний. В этом случае следователем, дознавателем или судом выносится постановление (определение) о назначении экспертизы, которое вместе с материалами и вещественными доказательствами направляется в экспертное учреждение. Исходя из буквы закона в случаях недостаточности представленных материалов для решения поставленных вопросов эксперт вправе запросить дополнительные материалы путем составления ходатайства, которое в установленном порядке направляется лицу (органу), назначившему экспертизу.

В законодательстве предусмотрена также правовая норма, позволяющая получать дополнительные материалы по требованиям экспертных организаций (ст. 39 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации») непосредственно от их обладателей, однако ее положения и основанная на этих положениях процедура истребования материалов на сегодняшний день безнадежно устарела. Существующий в настоящее время механизм взаимодействия между экспертными учреждениями и обладателями информации, особенно если последние относятся к сторонним организациям (не входящим в структуру правоохранительных органов), является по сути дела анахронизмом, несоответствующим современным условиям и требованиям, предъявляемым к информационному обмену; процесс истребования необходимой информации является трудно реализуемым на практике, поскольку производители транспортных средств и их официальные представители неохотно идут на контакт с правоохранительными органами и всячески затягивают исполнение направляемых в их адрес запросов [10, стр. 148]. Воздействовать же каким-либо образом на обладателей информации крайне сложно: санкции за невыполнение требований о ее предоставлении носят чисто формальный характер (ст. 19.7 КоАП РФ), а процесс рассмотрения нарушений может быть существенно затянут, что в результате делает его малоперспективным.

Исследуя вопросы организации процесса истребования дополнительной информации у ее обладателей, с точки зрения существующего на сегодняшний день законодательства его следует рассматривать в виде нескольких отдельных операций, поскольку действия, лежащие в их основе, принципиально отличаются друг от друга.

Во-первых, это поиск информации, т.е. активные, целенаправленные действия по установлению источника, в котором хранятся искомые сведения. В практике судебной экспертизы МО ТС выполнение этих действий свойственно эксперту, непосредственно производящему экспертизу, поскольку ни следователь, ни судья, как правило, не обладают необходимыми знаниями, позволяющими конкретизировать источник дополнительной информации, определить параметры информации и ее характерные особенности, что в конечном счете и обусловливает возможность возникновения трудностей при решении этих вопросов у вышеуказанных должностных лиц.

Во-вторых, составление и направление ходатайства инициатору назначения экспертизы с указанием на то, какая именно и в каком объеме информация необходима для решения поставленных перед экспертом вопросов. Причем, конкретизация параметров дополнительной информации и места нахождения ее источника в ходатайстве должна быть детальной (причины указаны выше).

В-третьих, направление следователем (судьей) на предприятие (в организацию), располагающее соответствующими информационными массивами, запроса с требованием о предоставлении необходимых сведений.

В-четвертых, рассмотрение обладателями информации требований, содержащихся в запросе, составление ответа и его направление следователю (судье). Данный пункт, как указывалось выше, является практически неконтролируемым; отсутствие подробно разработанного и нормативно закрепленного, а также согласованного между заинтересованными ведомствами механизма информационного обмена значительно затрудняет получение дополнительной информации.

В-пятых, передача полученной информации (в случае исполнения обладателем информации требований, содержащихся в запросе) в распоряжение эксперта для ее дальнейшего использования при решении поставленных перед ним задач.

Немногим по сложности и продолжительности отличается процедура истребования необходимых данных экспертными учреждениями по их запросам в соответствии со ст. 39 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», несмотря на то что из приведенной выше схемы исключено такое звено, как следователь (судья).

Из вышеизложенного отчетливо видно, насколько громоздка и неудобна с современной точки зрения существующая процедура получения дополнительной информации на фоне стремительного развития и повсеместного внедрения цифровых технологий в целях ускорения и оптимизации информационных процессов, насколько установленные существующим законодательством рамки, регламентирующие механизм обмена информацией между государственными экспертными учреждениями и различными предприятиями и организациями, а также многоступенчатость этого механизма затрудняют использование этих технологий в работе с информационными ресурсами.

Рассматривая проблемы информационного обмена и, в частности, возможность получения дополнительной информации при производстве судебных экспертиз МО ТС, необходимо прийти к пониманию, что единственным способом, позволяющим повысить эффективность производства экспертиз и исследований этого вида, является непосредственный доступ сотрудников государственных экспертных учреждений к информационным массивам, содержащим необходимые данные. К большому сожалению, возможность непосредственного доступа к этим информационным массивам и в особенности к базам данных заводов — производителей транспортных средств на сегодняшний день является только концепцией, обсуждаемой на страницах научных изданий и в рамках научно-практических конференций. Существующая

нормативно-правовая база не дает возможность решать вопросы информационного обеспечения процесса производства экспертиз и исследований МО ТС в соответствии с современными требованиями. Так, согласно ст. 16 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» эксперт не вправе самостоятельно собирать материалы для производства экспертизы. Такие же ограничения содержатся и в уголовно-процессуальном законодательстве, что является основным препятствием к оптимизации информационных процессов. Предоставляя право государственным судебно-экспертным учреждениям безвозмездно получать информацию по их запросам от организаций независимо от организационно-правовых форм и форм собственности, ст. 39 Закона декларирует опять-таки возможность истребования сведений посредством официальных письменных запросов, которые не позволяют использовать преимущества современных информационных технологий и оперативно решать вопросы, возникающие в процессе производства экспертиз и исследований МО ТС. Не разработаны и организационные формы взаимодействия между правоохранительными органами и предприятиями, располагающими необходимой информацией для производства экспертиз и исследований этого вида. Между тем технические и операционные средства уже сейчас вполне могут обеспечить функционирование механизма непосредственного получения информации экспертом из созданных на сегодняшний день информационных массивов.

Таким образом, совершенно очевидно, что положения нормативных правовых актов, регламентирующие информационное обеспечение судебно-экспертной деятельности в целом и судебной экспертизы МО ТС в частности, существенно отстали от теперешних реалий. Учитывая новейшие тенденции в сфере информационных технологий, необходимо по-новому взглянуть на потенциальные возможности повышения эффективности работы с информацией, предоставив больше самостоятельности государственным экспертным учреждениям в информационном обеспечении процесса производства экспертиз и исследований, активнее внедрять научные разработки в экспертную практику.

Получивший в последнее время широкое распространение процесс цифровизации всех областей человеческой деятельности обусловил новые возможности получения криминалистически значимой информации [9, стр. 195] и во многом повлиял на формирование новых подходов к проведению экспертных исследований, предопределив появление и развитие новелл в методологической базе производства судебных экспертиз МО ТС. Цифровизация, как новый этап развития компьютерных и информационных технологий, основанная на более совершенных методах работы с информацией, используя достижения математических,

технический и естественных наук, позволяющих не только обрабатывать большие объемы информации, но и осуществлять обработку этих данных значительно быстрее, позволит приспособить возможности этих технологий для нужд судебно-экспертной деятельности [2, стр. 180]. Высказываемое некоторыми авторами мнение, что цифровизация пришла на смену информатизации и компьютеризации [6, стр. 47], не совсем точно отражает процессы совершенствования информационных технологий. Цифровизация, пожалуй, является прямым продолжением использования информационных и компьютерных технологий, результатом их трансформации, представляя определенно отличный от ранее используемых инструмент работы с данными значительных объемов и разнообразных форматов. Стоит согласиться с мнением, что цифровизация — это современный этап развития информатизации с использованием цифровых технологий генерации, обработки, передачи, хранения и визуализации информации, что обусловлено появлением и распространением новых технических средств и решений [7]. Компьютерные технологии сейчас так же, как и прежде, являются необходимым средством обработки и передачи информации в том же цифровом формате с той только разницей, что в настоящее время существенно изменились средства осуществления этих процессов, увеличились потенциальные возможности использования информации и усложнились задачи, решаемые с помощью современных технических средств.

Одной из основных задач цифровизации так же, как и компьютеризации, является желание освободить человека от множества рабочих и производственных операций, сделать его труд творческим, развивающим интеллектуальные возможности. Говоря о перспективах развития этих технологий, необходимо указать еще на одну их особенность — это поэтапный вывод (частично или полностью) значительной части управленческих функций из сферы человеческой деятельности, например, аналитической работы, прогнозирования, контроля, а также функций, связанных с поиском и обработкой информации. Использование цифровых технологий в судебной экспертизе МО ТС при наличии минимальных исходных данных позволит информационным системам самостоятельно и оперативно осуществлять отбор нужной информации, используя нейронные сети [5], технологии *Big Data* (технология обработки как структурированных, так и не структурированных данных, характеризующихся большим объемом данных и множеством форматов) [11] или аналогичные им, но более совершенные, которые будут разработаны в будущем. Все это в конечном итоге неизбежно повысит эффективность производства экспертиз и исследований МО ТС.

В настоящее время с сожалением можно констатировать, что для получения дополнительной информации при производстве судебных

экспертиз пока еще не в полной мере используется весь спектр современных технологий и технических средств, что, безусловно, отрицательно влияет на результаты и сам процесс работы эксперта. Это обусловлено значительным количеством и разносторонностью причин, тормозящих внедрение новейших технологий в судебно-экспертную деятельность. Однако, несмотря на существование этих негативных факторов, необходимо предпринимать все возможные меры для того, чтобы не допустить отставания в использовании современных технологий при работе с информацией в судебной-экспертной деятельности; в дальнейшем это может привести к крайне нежелательным последствиям, которые будут в лучшем случае тормозить процесс интеграции новых технологий в экспертную практику.

Внедрение цифровых технологий во все сферы общественной жизни происходит быстрыми темпами, причем, это очень четко прослеживается даже в обычных условиях повседневной жизни. Между тем почему-то в правоохранительной деятельности эти темпы значительно ниже, хотя деятельность правоохранительных органов находится на одном из важнейших участков обеспечения нормального функционирования государства и общества в целом — ведь сегодня преступность представляет собой качественно новый феномен как по своим масштабам, так и по степени негативного влияния на всю жизнедеятельность общества [4, стр. 70].

Исходя из этого на сегодняшний день можно обозначить в качестве приоритетных следующие основные направления деятельности, направленные на повышение эффективности информационного обеспечения судебной экспертизы МО ТС.

1. Разработка основанного на цифровых и других передовых технологиях механизма непосредственного доступа сотрудников государственных экспертных учреждений к информационным ресурсам различных предприятий и организаций, в том числе и к базам данных заводов — производителей транспортных средств с целью оперативного получения сведений, необходимых для решения конкретных экспертных задач.

2. Приведение нормативно-правовой базы, регламентирующей информационное обеспечение судебно-экспертной деятельности, в соответствие с современными требованиями путем издания новых или внесения дополнений в существующие законодательные акты.

3. Решение организационных вопросов взаимодействия между МВД России, Минтрансом России, а также другими отраслевыми министерствами и федеральными службами, связанных с информационным обменом, осуществляемым в соответствии с современными требованиями.

4. Материально-техническое обеспечение механизма непосредственного доступа сотрудников государственных экспертных учреждений к соответствующим информационным массивам.

5. Подготовка высококвалифицированных кадров государственных судебно-экспертных учреждений, способных решать вопросы информационного обеспечения судебной экспертизы МО ТС в соответствии с последними достижениями науки и техники.

Безусловно, процесс реализации этих мероприятий должен быть тщательно продуман, научно обоснован и всесторонне взвешен. Особенно это касается механизма непосредственного доступа сотрудников государственных экспертных учреждений к таким информационным массивам, как, например, базы данных заводов — производителей транспортных средств, с тем, чтобы избежать даже возможности каких-либо злоупотреблений либо утечки через пользователей этих систем содержащихся в них сведений.

Кроме того, необходимо принять меры, исключающие возможность несанкционированного доступа к вышеуказанным информационным массивам лиц, не являющихся сотрудниками государственных экспертных учреждений, наделенными правами пользователей системы; характер сведений, содержащихся в базах данных заводов — производителей транспортных средств, обязывает их к строгому соблюдению конфиденциальности при осуществлении поиска и получения информации.

Разрабатывая положения нормативных правовых актов, расширяющих права сотрудников экспертных учреждений в части возможности непосредственного получения дополнительной информации, возможно, стоит предусмотреть и определенные ограничения действий пользователей, а также другие предупредительные меры, например, обязательную фиксацию фактов обращения к конкретным информационным массивам, учет параметров получаемой информации и пр.

Литература

1. Жаворонков, В. А. Информационно-компьютерное обеспечение судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств : учебное пособие. — Москва : Издательство Юрлитниформ, 2020.
2. Камалова, Г. Г. Цифровые технологии в судебной экспертизе: проблемы правового регулирования и организации применения // Вестник удмуртского университета. — 2019. — Т. 29. — Вып 2. — С. 180—186.
3. Колдин, В. Я. Анализ информационных полей как метод декодирования криминалистической информации // Вестник криминалистики. — 2012. — Вып. 4 (44). — С. 9—18.
4. Малков, В. Д. Преступность как социально-правовое явление, ее криминологические характеристики и основные тенденции в современной России // Общество и право. — 2007. — № 3(17). — С. 61—70.

5. Малыгина, Ю. П. Нейронные сети: особенности, тенденции, перспективы развития // Молодой исследователь Дона. — 2018. — № 5(14). — С. 79—82.
6. Халин, В. Г. Цифровизация и ее влияние на российскую экономику и общество: преимущества, вызовы, угрозы и риски / В. Г. Халин, Г. В. Чернов // Управленческое консультирование. — 2018. — № 10. — С. 46—63.
7. Хомякова, С. С. Трансформация и закрепление термина «цифровизация» на законодательном уровне // Молодой ученый. — 2019. — № 41(279). — С. 9—12 // URL: https://moluch.ru/archive/279/62867/.
8. Реферирование научного текста: Методические рекомендации по курсу «Русский язык и культура речи» / Казан. гос. ун-т; Филол. фак-т; Каф. совр. рус. яз. ; составители А. В. Бастриков, Е. М. Бастрикова. — Казань : Казан. гос. ун-т, 2005.
9. Россинская, Е. Р. Теория информационно-компьютерного обеспечения криминалистической деятельности: концепция, система, основные закономерности // Вестник восточно-сибирского института МВД России. — 2019. — № 2(89). — С. 193—202.
10. Чеснокова, Е. В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением : дис. … канд. юрид. наук. — Москва, 2007.
11. Чехарин, Е. Е. Большие данные: большие проблемы // Перспективы науки и образования. — 2016. — № 3(21). — С. 7—11.

References

1. Zhavoronkov, V. A. Informatsionno-komp'yuternoye obespecheniye sudebnoy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [Information and computer support of forensic examination of vehicle marking designations]: uchebnoye posobiye. — Moskva : Izdatel'stvo Yurlitniform, 2020.
2. Kamalova, G. G. Tsifrovyye tekhnologii v sudebnoy ekspertize: problemy pravovogo regulirovaniya i organizatsii primeneniya [Digital technologies in forensic examination: problems of legal regulation and organization of application] // Vestnik udmurtskogo universiteta. — 2019. — T. 29. – Vyp 2. — S. 180—186.
3. Koldin, V. YA. Analiz informatsionnykh poley kak metod dekodirovaniya kriminalisticheskoy informatsii [Analysis of information fields as a method for decoding forensic information] // Vestnik kriminalistiki. — 2012. — Vyp. 4 (44). — S. 9—18.
4. Malkov, V. D. Prestupnost' kak sotsial'no-pravovoye yavleniye, yeye kriminologicheskiye kharakteristiki i osnovnyye tendentsii v sovremennoy Rossii [Crime as a social and legal phenomenon, its criminological characteristics and main trends in modern Russia] // Obshchestvo i pravo. — 2007. — № 3(17). — S. 61—70.
5. Malygina, YU. P. Neyronnyye seti: osobennosti, tendentsii, perspektivy razvitiya [Neural networks: features, trends, development prospects] // Molodoy issledovatel' Dona. — 2018. — № 5(14). — S. 79—82.
6. Khalin, V. G. Tsifrovizatsiya i yeye vliyaniye na rossiyskuyu ekonomiku i obshchestvo: preimushchestva, vyzovy, ugrozy i riski [Digitalization and its impact on the Russian economy and society: advantages, challenges, threats and risks] / V. G. Khalin, G. V. Chernov // Upravlencheskoye konsul'tirovaniye. — 2018. — № 10. — S. 46—63.
7. Khomyakova, S. S. Transformatsiya i zakrepleniye termina «tsifrovizatsiya» na zakonodatel'nom urovne [Transformation and consolidation of the term "digitalization" at the legislative level] // Molodoy uchenyy. — 2019. — № 41(279). — S. 9—12 // URL: https://moluch.ru/archive/279/62867/.

8. Referirovaniye nauchnogo teksta: Metodicheskiye rekomendatsii po kursu «Russkiy yazyk i kul'tura rechi» [Referencing the scientific text: Methodological recommendations for the course "Russian language and culture of speech"]/ Kazan. gos. un-t; Filol. fak-t; Kaf. sovr. rus. yaz. ; sostaviteli A. V. Bastrikov, Ye. M. Bastrikova. — Kazan' : Kazan. gos. un-t, 2005.
9. Rossinskaya, Ye. R. Teoriya informatsionno-komp'yuternogo obespecheniya kriminalisticheskoy deyatel'nosti: kontseptsiya, sistema, osnovnyye zakonomernosti [Theory of information and computer support of forensic activity: concept, system, basic law]// Vestnik vostochno-sibirskogo instituta MVD Rossii. — 2019. — № 2(89). — S. 193—202.
10. Chesnokova, Ye. V. Ekspertnoye issledovaniye markirovochnykh oboznacheniy na transportnykh sredstvakh po delam, svyazannym s ikh nezakonnym zavladeniyem [Expert study of marking on vehicles in cases related to their illegal acquisition]: dis. … kand. yurid. nauk. — Moskva, 2007.
11. Chekharin, Ye. Ye. Bol'shiye dannyye: bol'shiye problemy [Big data: big problems] // Perspektivy nauki i obrazovaniya. — 2016. — № 3(21). — S. 7—11.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346

© Попова Юлия Павловна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры
уголовного права и процесса Института государства и права
Тюменского государственного университета
popova1976@yandex.ru

Как новая редакция статьи 267 Уголовного кодекса Российской Федерации повлияет на квалификацию правонарушений

Аннотация. Статья посвящена анализу Федерального закона от 30 декабря 2020 г. № 526-ФЗ «О внесении изменения в статью 267 Уголовного кодекса Российской Федерации» и правовым последствиям внесенных дополнений. Отмечается неоднозначность толкования формы вины в основном составе приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения. Доказывается смешанная форма вины в ч. 1 ст. 267 УК РФ и двойная форма вины в квалифицированных составах ч. 2—6 ст. 267 УК РФ. Резюмируется вывод о возможных трудностях в вопросах квалификации преступления и разграничения его со смежными преступлениями (терроризм, вандализм, диверсия, хищения и иные преступления против собственности, преступления против жизни и здоровья личности) и административными правонарушениями (повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений; действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене; нарушение правил охраны линий или сооружений связи). В итоге новая конструкция основного состава анализируемого преступления послужит причиной неоднозначной правовой оценки ситуаций при разрушении, повреждении или приведении иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, блокировании транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры, воспрепятствовании движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети, а также не будет способствовать единообразному применению на практике уголовно-правовых и административно-правовых норм о транспортных правонарушениях.

Ключевые слова: приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения; форма вины в транспортном преступлении; конструкция состава преступления; разграничение транспортного преступления со смежными административными проступками и преступлениями.

© Yuliya P. Popova
— Candidate of Law, associate professor of the department of criminal law and proceedings of the Institute of State and Law of the Tyumen state University

How the new edition of Article 267 of the Criminal Code of the Russian Federation will affect the qualification of offenses

Abstract. The current paper has presented the analysis of the Federal Law of December 30, 2020 No. 526-FZ "On Amendments to Article 267 of the Criminal Code of the Russian Federation" and the legal consequences of the amendments. There has been noted the ambiguity of the interpretation of the form of guilt in the main composition of the damaging vehicles or communication lines beyond repair. There have been proved a mixed form of guilt in Part 1 of Art. 267 of the Criminal Code of the Russian Federation and the double form of guilt in qualified units of parts 2-6 of Art. 267 of the Criminal Code of the Russian Federation. There has been summed up that there are possible difficulties in qualifying a crime and distinguishing it from such crimes as terrorism, vandalism, sabotage, theft and other crimes against property, crimes against the life and health of an individual and such administrative offenses as damage to roads and railway, actions that threaten traffic safety on railway transport and subway, breaking rules for protection of communication lines or structures). As a result, the new form of the main corpus delicti of the analyzed crime will cause an ambiguous legal assessment of situations when damaging a vehicle, means of communication, means of signaling or communication or other transport equipment beyond repair, blocking transport communications, objects of transport infrastructure, obstruction of the movement of vehicles and pedestrians on the communication routes, road network, and will not contribute to the uniform practical application of criminal and administrative legal norms on transport offenses.

Keywords: damaging vehicles or communication lines beyond repair; form of guilt in a transport crime; construction of corpus delicti; differentiation of a transport crime with related administrative offenses and crimes.

Дополнения в ст. 267 УК РФ, внесенные Федеральным законом от 30 декабря 2020 г. № 526-ФЗ, прежде всего, коснулись конкретизации формы

вины. Если прежде данное преступление могло быть только неосторожным на основании аутентического толкования ч. 2 ст. 24 УК РФ как прямого законодательного разъяснения, то в настоящий момент однозначно решить вопрос о форме вины не представляется возможным.

Во-первых, появление в диспозиции нормы умысла не связано со всеми перечисленными в ней деяниями, а только относится к блокированию транспортных коммуникаций, объектов транспортной инфраструктуры либо воспрепятствованию движению транспортных средств и пешеходов на путях сообщения, улично-дорожной сети. Поэтому разрушение, повреждение или приведение иным способом в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства, путей сообщения, средств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования может быть как умышленным, так и неосторожным.

Во-вторых, изменение конструкции состава преступления, закрепленного в ч. 1 ст. 267 УК РФ, обратило его в так называемый «состав поставления в опасность». Наступление последствий структура основного состава сейчас не предусматривает, ибо совершаемое деяние только должно создавать угрозу жизни или здоровью, либо безопасности граждан, либо угрозу уничтожения или повреждения имущества человека или организации.

Крайне неудачная конструкция ч. 1 ст. 267 УК РФ препятствует единообразному осмыслению момента окончания анализируемого состава преступления, поскольку, с одной стороны, указывает на материальность состава путем использования таких терминов, как разрушение, повреждение, а с другой стороны, включение угрозы наступления отмеченных в норме последствий превращает его в «состав поставления в опасность». Поэтому не совсем понятно: в какой момент следует считать оконченным преступление — когда наступили последствия в виде уничтожения или повреждения имущества или уже с момента угрозы разрушения.

В связи с трансформацией конструкции состава уголовно-наказуемого деликта появилась конкуренция с некоторыми административными проступками. В частности, не представляется возможным, по нашему мнению, провести разграничение между правонарушениями, закрепленными в ст. 13.5 КоАП РФ и в ст. 267 УК РФ. Так, административная норма в ч. 1 предусматривает ответственность за нарушение правил охраны линий или сооружений связи, если это нарушение не вызвало прекращение связи. Однако данные нарушения не только могут вызвать угрозу повреждения имущества, например, организаций, но и фактически повредить это имущество. И предполагаемое, и реальное повреждение может уже образовывать состав преступления (ст. 267 УК РФ). Уголовно-правовая норма в новой редакции ч. 1 ст. 267 УК РФ предусматривает ответственность за повреждение

средств связи, что уже само по себе предполагает нарушение правил охраны связи (ст. 13.5 КоАП РФ).

Кроме того, невозможно провести четкого разграничения между правонарушением, зафиксированным в ч. 2 ст. 13.5 КоАП РФ, заключающимся в нарушении правил охраны линий или сооружений связи, если это нарушение вызвало прекращение связи, со ст. 267 УК РФ в части разрушения или приведения иным способом в негодное для эксплуатации состояние средств связи. Согласно п. 28 ч. 1 ст. 2 Федерального закона «О связи» средства связи — технические и программные средства, используемые для формирования, приема, обработки, хранения, передачи, доставки сообщений электросвязи или почтовых отправлений, а также иные технические и программные средства, используемые при оказании услуг связи или обеспечении функционирования сетей связи, включая технические системы и устройства с измерительными функциями. Линии связи согласно п. 7 ч. 1 ст. 2 данного Закона — линии передачи, физические цепи и линейно-кабельные сооружения связи. Сооружения связи согласно п. 27 ч. 1 ст. 2 данного Закона — объекты инженерной инфраструктуры (в том числе линейно-кабельные сооружения связи), созданные или приспособленные для размещения средств связи, кабелей связи. Таким образом, линии и сооружения связи относятся как части к целому — средствам связи. То есть и предмет правонарушений, и деяния по смыслу совпадают.

Схожая проблема возникает при разграничении преступления, описанного в ст. 267 УК РФ, с проступком, закрепленным в ч. 1 ст. 11.1 КоАП РФ «Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене». Повреждение железнодорожного пути, сооружений и устройств сигнализации или связи либо другого транспортного оборудования, сбрасывание на железнодорожные пути или оставление на них предметов, которые могут вызвать нарушение движения поездов, также создает угрозу безопасности для людей и их имущества, а также имущества организаций, поэтому может оцениваться одновременно и как уголовно-наказуемое деяние по ст. 267 УК РФ. То же относится и к ст. 12.33 КоАП РФ «Повреждение дорог, железнодорожных переездов или других дорожных сооружений».

Так, административное дело, которое в 2016 г. было квалифицировано по ч. 2 ст. 13.5 КоАП РФ, сегодня может быть квалифицировано либо по ч. 1 ст. 267 УК РФ, либо по указанной норме КоАП РФ. Б. на тракторе-погрузчике вырыл яму для извлечения грунта. В процессе повредил линию связи ОАО «РЖД». Региональному центру связи повреждением кабеля связи был причинен материальный ущерб на определенную сумму, не являющуюся крупной [постановление о назначении административного наказания по делу об административном правонарушении от 25 ноября 2016 г. № 5-419/2016 // 231929268_RosPravosudie_document_export].

Однако не все административно-правовые нормы постигла такая участь. Федеральным законом от 30 декабря 2020 г. № 511-ФЗ «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» нормы ст. 20.18, ч. 3 ст. 20.2 и ст. 20.2.2 КоАП РФ дополнены словами «если эти действия не содержат уголовно наказуемого деяния». Таким образом, законодатель выразил четкую позицию по недопустимости одновременной квалификации по этим статьям и ст. 267 УК РФ. Полагаем, что и в другие смежные со ст. 267 УК РФ административные нормы (ст. 13.5, 12.33, 11.1 КоАП РФ) должны быть внесены такие же дополнения для унифицированности практики правоприменения.

В связи с изменением конструкции состава вполне закономерным стало исключение неосторожной формы вины, ранее связанной с наступлением последствий. Отношение к возникновению физической или имущественной угрозы в результате совершения описанных в норме деяний может носить как умышленный, так и неосторожный характер.

Таким образом, закрепленное в ст. 267 УК РФ преступление из неосторожного деликта превратилось в уголовно-наказуемое деяние со смешанной формой вины. О смешанном характере данного преступления писала еще М. А. Степанова [3, стр. 506].

Описательное изменение диспозиции основного состава привело к тому, что в некоторых случаях преступления, закрепленные в ч. 2—6 рассматриваемой статьи, стали преступлениями с двойной формой вины. Признание в целом таких преступлений как умышленных на основании ст. 27 УК РФ влечет для них определенные кардинальные изменения в правовых последствиях. Это и модификация категоризации (ст. 15 УК РФ), а также возможность рассмотрения рецидива (ст. 18 УК РФ), выделение стадий совершения преступления (ст. 30 УК РФ) и появление соучастия (гл. 7 УК РФ).

Изменение формы вины в основном составе преступления, по нашему мнению, вызовет трудности при квалификации данного преступления ввиду появившейся конкуренции со ст. 281 «Диверсия», ст. 205 «Терроризм» УК РФ. Существенным отличием между ними является конструктивная цель (ст. 205 и 281 УК РФ) либо ее отсутствие (ст. 267 УК РФ). При квалификации по ст. 205 УК РФ необходимо доказать альтернативное целеполагание преступника, выразившееся в дестабилизации государственных органов России или международного сообщества. При квалификации по ст. 281 УК РФ необходимо доказать цель подрыва экономической безопасности и обороноспособности России.

В отношении Р. было возбуждено дело № 201/713076-11 по факту взрыва на перегоне Манас-Ачи СКЖД по ч. 1 ст. 267 УК РФ [апелляционное определение от 30 августа 2016 г. № 22а-1444 // 533199976_RosPravosudie_document_export]. Е. А. Миллерова считает, что взрыв свидетельствует о способе преступления и должен расцениваться

как конструктивный признак терроризма [2, стр. 172]. Мы же полагаем, что взрыв как общеопасный способ должен расцениваться следствием и судом как способ террористического акта или диверсии с обязательным установлением разграничительной цели этих преступлений. Поэтому не исключается и ответственность по ст. 267 УК РФ, если не была доказана цель подрыва экономической безопасности и обороноспособности России или дестабилизация деятельности органов власти или воздействие на принятие ими решения. Если в ходе следствия не была установлена характерная для терроризма или диверсии цель, то взрыв, повлекший приведение в негодность железнодорожного полотна, следует оценивать по ст. 267 УК РФ.

Разграничение между преступлениями следует проводить и по объекту. Так, основным непосредственным объектом по ст. 267 УК РФ являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность движения и эксплуатации транспорта в том случае, когда действия виновных лиц ставят под угрозу безопасность нормального функционирования работы железнодорожного подвижного состава, воздушного, автомобильного или водного транспорта или работу метрополитена. Дополнительным непосредственным объектом по ст. 267 УК РФ являются общественные отношения, обеспечивающие безопасность жизни или здоровья человека, собственности физических или юридических лиц, а также общественную или государственную безопасность. Поэтому неосторожное наступление указанных в квалифицированных составах рассматриваемого преступления последствий полностью охватывается данной статьей и дополнительной квалификации по ст. 109, 118 и 168 УК РФ не требуется. Такого же мнения придерживаются П. В. Агапов и О. А. Мотин, обосновывая свою позицию включением указанных последствий в рассматриваемые деяния [1, стр. 105].

По такому пути идет и судебная практика. Так, Б., являясь сотрудником службы спецтранспорта, находясь на летном поле аэропорта при подъезде задним ходом к грузовой двери грузового отсека воздушного судна для загрузки багажа пассажиров в воздушное судно, не справился с управлением транспортного средства, совершил наезд и столкновение. В результате чего повредил обшивку воздушного судна с повреждением внутреннего силового набора фюзеляжа, приведя указанное воздушное судно, являющееся транспортным средством, в негодное для эксплуатации состояние, чем причинил авиакомпании крупный материальный ущерб. Действовал он неосторожно, не предвидя возможности наступления общественно-опасных последствий своих действий, хотя при необходимой внимательности и предусмотрительности должен был и мог предвидеть причиненные им последствия [постановление от 25 октября 2016 г. по делу № 1-1050/2016 // 537017434_RosPravosudie_document_export].

Умышленное наступление последствий, указанных в ст. 267 УК РФ, в результате совершения описанных деяний будет образовывать идеальную совокупность. Итоговая квалификация должна будет выглядеть следующим образом: приведение в негодное для эксплуатации состояние транспортного средства или путей сообщения (ст. 267 УК РФ) и умышленные преступления против личности или собственности (ст. 105, 111, 112, 115, 167 УК РФ).

В судебной практике встречаются ситуации, когда предметы преступления, указанные в ст. 267 УК РФ, выводятся из строя посредством хищения. В этом случае также усматривается идеальная совокупность преступлений. Подсудимые П. и Н. обвинялись в совершении преступлений, предусмотренных п. «а» ч. 2 ст. 158 и ч. 1 ст. 267 УК РФ (в редакции этих статей на 7 августа 2015 г.). Так, они неоднократно (в течение трех дней) путем подыскивания слабо закрепленных бесподкладочных рельсовых скреплений ЖБР-65 и их извлечения из места установки совершили тайное хищение 69 металлических элементов, принадлежащих филиалу ОАО «РЖД». Кроме того подсудимые П. и Н. с целью хищения 29 промежуточных элементов бесподкладочных рельсовых скреплений ЖБР-65 путем извлечения их из места установки совершили повреждение путей сообщения на протяжении 14,5 м подряд на участке железнодорожного пути. В результате произошел распор рельсовой колеи, что в последующем повлекло транспортное происшествие — сход четырех вагонов пассажирского поезда. Следствием констатирована вина П. и Н. в виде преступного легкомыслия по отношению схода вагонов, заключающаяся в предвидении абстрактной возможности наступления в результате своих преступных хищений транспортного происшествия, и без достаточных к тому оснований самонадеянном расчете на его предотвращение. Своим преступным хищением П. и Н. причинили филиалу ОАО «РЖД» материальный ущерб на общую сумму 2 101 000 руб. 05 коп. Общий размер причиненного в результате схода железнодорожного подвижного состава и его последствий ущерба составил 4 664 907 руб. 04 коп. В соответствии с примечанием к ст. 267 УК РФ он является крупным [постановление от 15 декабря 2016 г. по делу № 1-190/2016 г. // 536850825_RosPravosudie_document_export].

Вандализм, если повлек указанные в ст. 267 УК РФ последствия, по мнению Н. А. Черемновой и А. В. Козуна, должен быть переквалифицирован как приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения [4, стр. 25].

Кроме того, изменения в ст. 267 УК РФ можно назвать реформаторскими, ибо прежде не предусматривалась уголовная ответственность за неосторожное причинение легкого вреда здоровью. А неосторожное причинение средней тяжести вреда здоровью продолжительное время оценивалось как административное

правонарушение. Криминализация данных последствий может послужить последующей цепочкой возвращения неосторожного причинения средней тяжести вреда здоровью как последствия других преступлений, в том числе и транспортных (например, в ст. 264 УК РФ).

Помимо этого, прогнозируемо увеличение показателей преступности. Ибо современные реалии криминальной статистики по данной статье ничтожны. Так, за 2019 г. лишь по одному уголовному делу было назначено условное осуждение по ч. 1 и 2 ст. 267 УК РФ и не одного по ч. 3 этой статьи. В отношении нарушения правил охраны линий или сооружений связи (ст. 13.5 КоАП РФ) в этом же году было рассмотрено 83 дела с назначением наказания 62 человекам, 4 человека было оправдано [stat.апи-пресс.рф].

В итоге можно констатировать, что в результате изменений ст. 267 УК РФ Федеральным законом от 30 декабря 2020 г. № 526-ФЗ форма вины в основном составе приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения стала смешанная, а в квалифицированных составах в некоторых случаях двойная.

Новая конструкция основного состава анализируемого преступления, трансформировавшись в состав поставления в опасность, явится причиной неоднозначной правовой оценки и появления неразрешимых трудностей в вопросах квалификации преступления и разграничения его со смежными преступлениями и административными проступками. Для предотвращения ошибок на практике законодателю необходимо срочно вносить соответствующие дополнения в КоАП РФ.

Литература

1. Агапов, П. В. Квалификация и публично-правовые основания разграничения приведения в негодность транспортных средств или путей сообщения от иных составов преступлений и правонарушений / П. В. Агапов, О. А. Мотин // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 2. — С. 105—115.
2. Миллерова, Е. А. О проблемах квалификации приведения в негодность путей сообщения (ст. 267 УК РФ) // в сборнике: Экономико-правовые аспекты развития суверенитета РФ на современном этапе // Материалы международной научно-практической конференции. — Ростов-на-Дону, 2016.
3. Степанова, М. А. Технико-юридическая конструкция нормы об ответственности за приведение в негодность транспортных средств или путей сообщения // Юридическая техника. — 2012. — № 6. — С. 503—506.
4. Черемнова, Н. А. Отграничение вандализма от смежных составов преступления / Н. А. Черемнова, А. В. Козун // Законодательство и практика. — 2011. — № 2. — С. 24—26.

References

1. Agapov, P. V. Kvalifikatsiya i publichno-pravovyye osnovaniya razgranicheniya privedeniya v negodnost' transportnykh sredstv ili putey soobshcheniya ot inykh sostavov prestupleniy i pravonarusheniy [Qualification and public-legal grounds for differentiating the disabling of vehicles or means of communication from other

corpus delicti and offenses] / P. V. Agapov, O. A. Motin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 2. — S. 105—115.

2. Millerova, Ye. A. O problemakh kvalifikatsii privedeniya v negodnost' putey soobshcheniya (st. 267 UK RF) [On the problems of qualification of disabling communication lines (Article 267 of the Criminal Code of the Russian Federation)]// v sbornike: Ekonomiko-pravovyye aspekty razvitiya suvereniteta RF na sovremennom etape // Materialy mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — Rostov-na-Donu, 2016.
3. Stepanova, M. A. Tekhniko-yuridicheskaya konstruktsiya normy ob otvetstvennosti za privedeniye v negodnost' transportnykh sredstv ili putey soobshcheniya [Technical and legal structure of the rule of responsibility for making vehicles or communication lines unusable] // Yuridicheskaya tekhnika. — 2012. — № 6. — S. 503—506.
4. Cheremnova, N. A. Otgranicheniye vandalizma ot smezhnykh sostavov prestupleniya [Delimitation of vandalism from related corpus delicti] / N. A. Cheremnova, A. V. Kozun // Zakonodatel'stvo i praktika. — 2011. — № 2. — S. 24—26.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.346

© Федорова Елена Леонидовна
— кандидат филологических наук, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ)
fedorel2016@yandex.ru

© Скуйбедина Ольга Николаевна
— кандидат философских наук, доцент, доцент кафедры
«Методология права и юридическая коммуникация»
Юридического института Российского университета
транспорта (МИИТ)
skujbedina@mail.ru

Транспорт как пространство речевой безопасности: формирование понятия «речевое преступление»

Аннотация. В последнее время возникла потребность в квалифицированных специалистах-лингвистах, которые могут дать точный ответ о содержании того или иного текста, с точки зрения «речевого преступления». В данной статье затрагивается вопрос об истории развития понятия «речевое преступление». Рассмотрен целый ряд законодательных актов, предусматривающих наказание за несоблюдение норм публичного общения, которое предлагает современное законодательство. В статье рассматривается проблема введения в речевой обиход студентов понятий преступлений, совершаемых посредством слова. Разработаны методические подходы к пониманию у учащихся речевых компетенций в условиях работы на транспорте.

Ключевые слова: лингвистическое определение; культура безопасности; условия речевого преступления; диффамация; клевета; преступления на транспорте.

© Elena L. Fedorova
— Candidate of Philological Sciences, associate professor
of the department ‘Methodology of law and legal communication’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Olga N. Skuybedina
— Candidate of Philosophical Sciences, docent, associate professor
of the department 'Methodology of law and legal communication'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Transport as a field of speech safety: the formation of the concept "speech crime"

Abstract. Recently, there has identified a necessity in qualified linguists who can give an accurate answer about the content of a particular text, from the point of view of 'speech crime'. The current paper has considered the history of the development of the concept 'speech crime'. There have been considered a number of legislative acts that provide for punishment for non-compliance with the norms of public communication, which is proposed by modern legislation. There have been identified the problems of introducing the concepts of crimes committed by means of the speech. There have been also developed the methodological approaches to the development of speech competencies under working conditions on transport for students.

Keywords: linguistic definition; culture of safety; conditions of speech crime; defamation; slander; crime on transport.

In 1990s the concept 'speech crime' was actively introduced. In the courts, there appeared more and more appeals of citizens with a request to consider these or those words, which were offensive from the applicant's point of view. In this regard, there appeared a necessity for qualified linguists who could give an accurate answer about the content of a text, from the point of view of 'speech crime'.

In turn, this assessment could allow lawyers to give a legal description of the words. This affected not only civil suits, but also criminal cases concerning religious and national hatred, calls for extremist activities, etc. There was a need for a new science that would combine two sides: legal and linguistic.

It should be noted right away that there are no legal assessments in the field of committing 'speech crimes' in transport, where it could be considered as an aggravating circumstance or as a mitigating factor. In the legislation today there are no legal norms determining the consequences in this aspect.

The most striking definition of a transport crime in the narrow sense can be considered the definition given by N. S. Alekseev. In his opinion, a transport crime is 'a socially dangerous, guilty act that infringes on public relations associated with the correct operation of transport' [1].

Therefore, the study of this theme is relevant for legal scholars, since the text, as a linguistic and legal phenomenon, has taken a solid material place in people's lives, such as electronic and printed media statements, reposts, civil videos

containing offensive statements committed on transport. One of the components of the professionalism of future lawyers is to give a correct impartial legal and linguistic assessment of such phenomena.

Teachers studying this theme with students as future lawyers should solve the following tasks:

1) to trace the formation of the concept of speech crime (historical perspective);

2) to analyze the types of 'speech crime';

3) to introduce the concept of text;

4) to teach to see such levels of the text as pragmatics and syntagmatics of the text;

5) to give the concept of linguistic expertise;

6) to teach to draw conclusions about the ability of a given text to 'reach the court';

7) to understand legal component in identifying crime scene (transport).

Of course, the teacher does not have to teach students linguistic analysis, as it is done at special language faculties, but it is the duty of a lawyer to be able to identify a text from the point of view of a crime committed, to be able to assess it legally.

However, it is necessary to teach them to avoid the other extreme, where every word is 'seen' as a crime, hurt honor and dignity, and undermined business reputation.

G. M. Reznik in the preface to A. N. Baranov's book «Linguistic Expertise of the Text» has noted: «It seems that our lawyers do not appear in the best light before linguists, demanding a scientific study of a well-known three-letter word in relation to which nationality is known, or the verb 'beat' (it does not matter whom), or, for example, an explanation the meaning of the words 'that is', 'any', 'kidnapped', or the words 'to keep in limbo', 'gay sexual orientation', 'adminhozaktiv', 'well, you know ..', 'this is absolutely true', etc. There is an urgent need in the language educational program for lawyers or short courses of professional ethics. Both are better." [1, p. 4].

Modern legislation proposes a number of legislative acts that envisage punishment for non-compliance with the norms of public communication. This is the Code of the Russian Federation on Administrative Offenses (CAO RF), in particular Art. 5.61 («Insult»), 5.26 («Violation of legislation on freedom of conscience, freedom of religion and religious associations»), 20.1 («Petty hooliganism»), 13.37 ("Dissemination of information containing public calls for terrorist activities, materials publicly justifying terrorism, or other materials calling for extremist activities or substantiating or justifying the need for such activities"), etc.

There should be noted the need for knowledge of lawyers in the field of transport crimes, committed acts, which may be due to the insufficient development of legislation in this area.

It should be noted that already in the 19th century there were processes that examined personal insults, so in 1865 the Moscow District Court ordered a monetary payment of three silver rubles to the private bailiff Mr. Vrubel from Dr. Yeltsinsky for the insulting word «outrage». Articles 104 and 110 of the Penal Code were applied.

In Russia of the 19th century, there were not always similar situations when a court decision was made in such a way. This is primarily due to the development of the institution of civil rights. It should also be remembered that a society, divided according to class, often resolved situations such as insult or slander, etc. within one class circle.

For example, as early as the beginning of the 19th century, the nobles preferred to solve issues related to offended honor and dignity with the help of a duel (the so-called dueling code). It can be noted that the concept of a speech crime is closely related to the concept of compensation for moral harm not only for material (economic) crimes committed against a person, but also for intangible ones (insult, hurt honor and dignity).

A. K. Sissakian in his article "The history of compensation for moral harm by victims of violent crimes in the history of Russian law in the 19th—20th centuries" wrote that the civil legislation of pre-revolutionary Russia did not contain general rules envisaging the possibility of compensation for moral harm.

In accordance with Articles 644, 684, part one of Volume X of the Code of Laws of the Russian Empire, harm and losses caused by a criminal and non-criminal act had to be compensated. Moreover, this regulatory legal act provided a clear distinction that the damage caused could be not only economic, but also intangible as well. Here, it is worth mentioning that not a single law of the Russian Empire imposed a ban on the possibility of compensation for moral damage" [2].

The current paper has only touched on the question of the history of the development of the concept of «speech crime» and as you can see, already in the XIX there was a concept of non-material harm (moral), which was closely associated with monetary compensation.

A 'speech crime' is understood as a speech utterance recorded in written or oral form, containing in its composition, form and pragmatics *corpus delicti*, i.e. all objective signs of an offense directed against a citizen or state.

K. S. Kara-Murza cited the definition of 'speech crime' given by professor, lawyer A. R. Ratinov, "they are performed through verbal behavior, through the use of the products of speech activity, that is, texts disseminated in the media. The very text of the published or broadcast material (and only in it) contains the *corpus delicti* itself, all the objective signs of the condemned act" [3].

It can be concluded that the issues touched upon by the current paper requires deep analysis, associated with both law and linguistics. Students are invited to study the history of the issue of 'speech crime' on their own, including the study of the history of law of other countries on this issue.

Since there are several definitions of a speech concept (from the point of view of practicing lawyers, linguists) in the classroom, it is necessary to develop, as far as possible, the correct complete definition of defamation.

A detailed consideration of the issues and tasks of linguistic expertise, as well as the opportunity to conduct it themselves, will allow future legal scholars to gain a deeper understanding of this material (analysis of materials containing slander, insult, etc. can be selected by the teacher or students on their own). Thus, the students can accumulate and apply knowledge, general patterns, structural and logical characteristics in the educational and professional activities [4].

The above tasks can be solved by means of various techniques:

1. Direct participation of students in court hearings considering such crimes.
2. Frequent and detailed analysis of texts containing signs of 'speech crime'.
3. Introduction of the linguistic load associated with text editing.
4. Studying the legal framework for speech crimes committed in transport
5. Preparation of texts of convictions based on linguistic analysis.

The teacher faces certain difficulties associated with Russian language in school education programs, since the school does not set the task of teaching students to analyze the text. And teaching is connected only with the ability to apply the rules.

Students are faced with much more complex problems:

1. Identification of the text as containing a speech crime.
2. Ability to interpret the text from the point of view of law.
3. Correctly identify the type of a speech crime.
4. Be able to prove your position in a court hearing, giving convincing arguments and evidence.

The formation of a student safety speech will be conducted efficiently with a comprehensive approach within the framework of educational and professional activities.

All of the above requires a certain and serious preparation of students in various fields of science: legal, linguistic, engineering and technical (transport).

Литература

1. Баранов, А. Н. Лингвистическая экспертиза текста. — Москва : Флинта, Наука, 2018.
2. Сисакьян, А. К. История компенсации морального вреда потерпевшими от насильственных преступлений в истории права России XIX—XX веков // https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-kompensatsii-moralnogo-vreda-poterpevshim-ot-nasilstvennyh-prestupleniy-v-istorii-prava-rossii-xix-xx-vekov (дата обращения: 1 марта 2021 г.).
3. Кара-Мурза, Е. С. Лингвистические показатели речевых преступлений в политике // https://lib.sale/jurnalistika-knigi/lingvisticheskie-pokazateli-rechevyih-71670.html (дата обращения: 1 марта 2021 г.).
4. Prokofieva, E. N. Formation of university students' safety culture in modern socio-cultural and technogenic conditions / E. N. Prokofieva [and all] // Man In India. — 2017. — № 97 (3).

References

1. Baranov A. N. Lingvisticheskaya ekspertiza teksta [Linguistic examination of the text]/ A. N. Baranov. — Moskva : Flinta, Nauka, 2018.
2. Sisak'yan A. K. Istoriya kompensatsii moral'nogo vreda poterpevshimi ot nasil'stvennykh prestupleniy v istorii prava Rossii XIX – XX vekov [The history of compensation for moral harm by victims of violent crimes in the history of Russian law in the XIX—XX centuries]. [Elektronnyy resurs]. — Rezhim dostupa: https://cyberleninka.ru/article/n/istoriya-kompensatsii-moralnogo-vreda-poterpevshim-ot-nasilstvennyh-prestupleniy-v-istorii-prava-rossii-xix-xx-vekov (data obrashcheniya: 01.03.2021).
3. Kara-Murza Ye.S. Lingvisticheskiye pokazateli rechevykh prestupleniy v politike [Linguistic indicators of speech crimes in politics]. [Elektronnyy resurs]. — Rezhim dostupa: https://lib.sale/jurnalistika-knigi/lingvisticheskie-pokazateli-rechevyih-71670.html (data obrashcheniya: 01.03.2021).
4. Prokofieva E. N., Smirnova V. V., Ignatov S. B., Khazratova F. V., Igonin V. N., Murugova V. V. Formation of university students' safety culture in modern socio-cultural and technogenic conditions // Man In India, 2017. 97 (3) : 553-563.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.13

© Курашева Айганым Галымбаевна
— аспирант кафедры «Уголовное право, уголовный процесс и криминалистика» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
iuit90@mail.ru

Специфика краж на железнодорожном транспорте

Аннотация. Транспортный комплекс страны, в том числе железнодорожный транспорт как наиболее важный и самый массовый в экономическом отношении вид транспорта, не могли не затронуть криминальные процессы последнего времени. С каждым годом преступлений в рассматриваемой отрасли транспорта, совершается все больше и больше, и они приобретают ярко выраженный организованный характер. То есть все больше таких преступлений совершается организованными преступными группами и преступными сообществами. Специфические особенности железнодорожного транспорта, широкое географическое расположение, постоянное его функционирование, не зависимое ни от погодных явлений, ни от экономических коллизий, в том числе санкционного характера, весьма затрудняют не только борьбу с совершаемыми преступлениями, но и выявление причин, порождающих преступления на объектах железнодорожного транспорта, и условий, способствующих их совершению. Среди преступных посягательств, совершаемых на железнодорожном транспорте, наиболее распространены кражи перевозимых грузов, отдельных деталей локомотивов, вагонов, повреждение и порча электропоездов пригородного сообщения. Указанные и иные преступления не только причиняют ущерб бизнесу и самому железнодорожному транспорту, но несут серьезную опасность безопасности его движения и эксплуатации, а в конечном итоге жизни и здоровью людей, в том числе пассажирам и работникам транспорта. Нередкими стали групповые хищения грузов из подвижного состава, совершаемые работниками железнодорожного транспорта (машинистами локомотивных бригад, их помощниками) в соучастии с посторонними лицами, когда происходит остановка или замедление скорости поезда с последующим вскрытием перевозимых контейнеров и хищением из них груза. Нередко хищение грузов

маскируется подменой сорванных пломб или замков, составлением поддельных коммерческих документов, внесением в них ложных сведений.

Ключевые слова: железная дорога; транспортные преступления; хищение, специфика раскрытия транспортных преступлений.

© Aiganym G. Kurasheva
— post graduate of the department 'Criminal Law,
Criminal Procedure and Criminalistics' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Theft specificity on railway transport

Abstract. The transport complex of the country, including railway transport as the most important and economically massive mode of transport, could not but affect the criminal processes of recent times. Every year, more and more crimes are committed in the railway transport sector, and they acquire a pronounced organized character. More and more such crimes are being committed by organized criminal groups and criminal communities. The specific features of railway transport, its wide geographical location, and its constant operation, independent of either weather or economic collisions, including sanctions, make it very difficult not only to combat the committed crimes, but also to identify the causes that give rise to crimes on railway transport, and the conditions favorable for their commitment. Among the criminal offenses committed on railway transport, the most common are the thefts of transport means, individual parts of locomotives, wagons, damage of suburban electric trains. These and other crimes not only significantly damage businesses and railway transport, but pose a serious danger to the safety of its movement and operation, and ultimately to the life and health of passengers and transport workers. There have become not uncommon group thefts of cargo from rolling stock, committed by railway workers (e.g. locomotive drivers and their assistants) with unauthorized persons, when a train stops or slows down, followed by breaking seals of transported containers and stealing cargo from them. The theft of goods is often staged by replacing broken seals or locks, presenting false commercial documents, undervaluation and misrepresenting.

Keywords: railway; transport crimes; theft; specifics of solving transport crimes.

Несмотря на успехи в совершенствовании средств защиты перевозимых грузов на железнодорожном транспорте, сегодня хищения на железнодорожном транспорте приобретают огромные масштабы и

распространяются в том числе на сопредельные государства. Железнодорожные кражи характеризуются повсеместностью, по сути, обыденностью для тех, кто этим занимается, а также пассивностью со стороны очевидцев преступных действий. Общественное безразличие, халатность, недостаточная активность должностных лиц, круговая порука — все это создает условия для процветания и широкого распространения краж на железнодорожном транспорте.

Выделяются несколько ключевых особенностей железнодорожного транспорта, делающие его «привлекательным» для преступников и заключающиеся в следующем:

а) нахождение на объектах железнодорожного транспорта огромных объемов грузов и багажа;

б) невозможность определения точного места совершения преступления и, как следствие, лиц, причастных к нему;

в) возможности использования подвижного состава для перевозки похищенного;

г) несоблюдение требований к упаковке груза, его складирования, хранения и перегрузки;

е) отсутствие должного контроля за сохранностью перевозимого груза со стороны грузоотправителей и грузополучателей;

ж) халатное отношение работников транспорта к сохранности груза [1, стр. 4, 7].

Преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте, можно условно разделить на две группы.

К первой группе относятся преступления, обусловленные особенностями самого транспорта. Это, так называемые, транспортные преступления, ответственность за совершение которых предусмотрена ст. 211, 263, 266—268 УК РФ [2, стр. 44—55; 3, стр. 43—45].

К другой группе мы относим преступления, которые могут быть совершены и совершаются на объектах железнодорожной инфраструктуры, в том числе хищения грузов из вагонов, контейнеров, кражи имущества у пассажиров, т.е. преступления против собственности, против личности, против общественной безопасности (террористические акты) и общественного порядка (хулиганство, вандализм и др.) [4].

Хищения грузов на железнодорожном транспорте совершаются подспудно, буднично, на постоянной основе, когда размывается грань между проступком и преступлением, когда преступное деяние воспринимается исполнителем, очевидцами и свидетелями как данность. Так, за недостачу или утрату груза при неповрежденных вагонах, контейнерах, пломбах грузоотправителя перевозчик не несет ответственности. Не отвечает перевозчик и за порчу, утрату груза и багажа, если к ним отсутствовал доступ или же если доступ стал возможным вследствие не зависящих от перевозчика обстоятельств.

Поскольку в подавляющем большинстве случаев хищение грузов на железнодорожном транспорте выявляется не в момент преступления, а спустя некоторое время, от нескольких часов до нескольких суток, то работу по их раскрытию и расследованию приходится вести по следам хищений, часть которых утеряна [5]. Решающее значение в раскрытии рассматриваемых преступлений имеет знание технологии не просто железнодорожных перевозок, а каждого отдельного звена этой цепочки — от сдачи груза к перевозке до его получения адресатом. Хищения и недостачи груза могут быть выявлены при следующих операциях:

1) погрузочно-разгрузочные работы;
2) коммерческий осмотр транзитных составов на грузовых станциях;
3) приемка, сдача груза;
4) проверка в пунктах хранения, перевалки грузов.

Практика правоохранительных органов свидетельствует, что на железнодорожном транспорте, как правило, почти не бывает спонтанных краж, они замышляются теми или иными субъектами, продумываются варианты их совершения, и все это с обязательным учетом грузоперевозочного процесса [6]. При этом возможны намеренное разрушение склада хранения груза, нарушения порядка и правил пломбирования объектов контейнеров, вагонов, нарушения при документальном оформлении грузоперевозочного процесса.

Имеют место хищения с локомотивов и вагонов деталей, содержащих цветные металлы, с их последующей разборкой и изъятием цветмета. В таких случаях виновные стараются уничтожить все информационные надписи, знаки, маркировочные обозначения, отметки, что затрудняет определение, откуда похищены данные детали и их содержимое, где они похищены и т.д. Следователю для целей успешного расследования дела важно хотя бы общее знание устройства локомотивов, вагонов и т.д., а для более полного и точного установления места хищения и его способов необходимо обязательно использовать помощь специалистов не просто в области железнодорожного транспорта, а именно локомотивщиков, вагонников, энергетиков и др. Только с помощью специалистов следователь сможет установить и конкретное место хищения, и способы изъятия той или иной детали, а также, что особенно важно, какие конкретные работники данного объекта железнодорожного транспорта имеют доступ к месту совершения подобной детали и навыки их установки и демонтажа.

Контингент, занимающийся кражами на железной дороге, можно условно разделить на три группы:

1) железнодорожники, работающие с грузами;

2) жители ближайших населенных пунктов (пристанционных поселков), в силу близости проживания хорошо осведомленные о технологии работ на станции;

3) лица, живущие в основном за счет краж в пассажирских поездах [4, стр. 9].

Как свидетельствует официальная статистика органов внутренних дел на транспорте, значительную часть преступлений на железнодорожном транспорте составляют хищения грузов самими транспортными работниками. По данным той же официальной статистики, большинство таких хищений с участием работников железных дорог остаются нераскрытыми, и это объясняется тем, что многие работники транспорта имеют доступ непосредственно к грузам или к оформлению документов на перевозимый груз. Все это позволяет преступникам из числа работников транспорта использовать многие способы по тщательному сокрытию следов хищения. В большинстве случаев, после совершения кражи, взамен прежних навешиваются новые запорно-пломбировочные устройства, внешне соответствующие предыдущим. Помимо «стандартных» способов хищения (путем проникновения, срыва, подмены пломбировочных устройств, вскрытия люков, крыш, полов), имеются и другие уловки в сокрытии кражи в виде подделки накладных на перевозимый груз, когда груз отправляется с одними документами, а прибывает к пункту назначения совершенно с другими накладными, чем при отправке. И пока груз не прибудет в пункт назначения, практически невозможно отследить место и время совершения преступления, что определенно свидетельствует о знании виновными лицами принципов работы железной дороги. Поэтому необходимо обращать особое внимание на деятельность приемосдатчиков, составителей поездов, работников сортировочных «горок», осмотрщиков вагонов и других категорий работников, непосредственно связанных с обслуживанием грузовых поездов [4].

Наибольшую трудность в расследовании преступления на железнодорожном транспорте на первоначальном этапе представляет установление полных обстоятельств произошедшего, правильное использование специфических познаний в сфере функционирования железнодорожного транспорта и выбор тактики производства тех или иных следственных действий по расследованию совершенного преступления. При проведении следственных и оперативно-розыскных мероприятий по раскрытию и расследованию преступлений в данной отрасли транспорта необходимо учитывать всю специфику ее работы и криминалистическую характеристику совершенного преступления [5, стр. 210—222]. Важную роль в деле раскрытия и расследования таких преступлений играет анализ документов на перевозимые товары, что позволяет определить хотя бы приблизительно время и место совершения преступления, наименование, количество и отдельные признаки похищенного, а также лиц, возможно причастных к совершению преступления [6, стр. 66, 79].

Необходимо проводить опросы работников, которые в силу своей профессии причастны к перевозке грузов [7, стр. 76—86]. В беседе с работниками железнодорожного транспорта (приемосдатчиками, диспетчерами, осмотрщиками вагонов, членами локомотивной бригады) устанавливаются противоречия в показаниях, а также следующие обстоятельства:

— дата и время прибытия поезда;

— номер поезда, номер локомотива, название локомотивного депо;

— информация о членах локомотивной бригады;

— станция отправления и назначения поезда;

— станцию формирования и переформирования поезда;

— вид и количество перевозимого груза;

— данные о запорно-пломбировочных устройствах, замках, пломбах, использованных на вагонах и контейнерах;

— наличие или отсутствие охраны;

— данные лиц, обнаруживших признаки хищения;

— лица, сообщившие о совершенном преступлении.

Для целей эффективной организации раскрытия и расследования преступления следователю важно соблюдать тактические и психологические основы допроса свидетелей и подозреваемых, использовать криминалистические методы расследования этих преступлений и умело их применять. Следователи должны подходить к оценке любой улики так, как если бы это была их единственная возможность восстановить картину расследуемого преступления. Для объективной оценки места происшествия необходимо внимательно выслушивать лиц, сообщивших о преступлении, а также лиц, находившихся в данном месте во время обнаружения следов хищения. В процессе расследования следует обращать внимание на возможные изменения ранее данных показаний, а также на обстоятельства, ранее считавшиеся несущественными, однако со временем ставшие важными для расследования. Следует учитывать, что все обстоятельства преступлений по-своему уникальны, а потому вряд ли возможно предложить единую, пошаговую процедуру подхода к той или иной сложившейся на данный момент ситуации. Поэтому тактика проведения следственных действий при расследовании хищений на объектах транспорта может значительно отличаться от тактики таких же следственных действий в других ситуациях. При этом многое, если не все, зависит от профессионализма следователя [8; 9, стр. 107—119].

Однако наивно полагать, что, опираясь на силы, средства и оперативность органов внутренних дел на транспорте, положение дел существенно изменится. В обеспечении сохранности перевозимых грузов крайне важно искать и использовать более усовершенствованные методы предупредительной профилактической деятельности. Кроме того, у грузоотправителей, грузополучателей, у всех работников транспорта,

связанных с грузоперевозочной деятельностью, должна быть одна цель — полное обеспечение сохранности перевозимых грузов. Важно изменить пассивное отношение к недостачам груза, считая это явление как нормальное и неизбежное. Определенно, искоренение краж на железной дороге — это сложная, многоуровневая задача, охватывающая все отрасли железнодорожного транспорта, и в первую очередь необходимо:

— повысить контроль и осуществить оптимизацию технологии работы со стороны вышестоящих служб;

— установить круглосуточное видеонаблюдение во всех ключевых точках, независимо от наличия интернета;

— сократить простои загруженных вагонов из-за технологических операций;

— отслеживать как транспортные средства, так и грузы в режиме реального времени,

— усилить профилактическую работу среди железнодорожных кадров по укреплению трудовой дисциплины, проводить широкий обзор случаев хищений с повышением административной личной ответственности руководства филиалов за сохранность грузов;

— своевременно уведомлять грузополучателя о времени прибытия груза, чтобы с момента прибытия грузового поезда он был в курсе движения вагонов с его грузом и мог в кратчайшие сроки вывезти свой груз;

— тесно взаимодействовать с другими органами внутренних дел, с железнодорожными администрациями, с органами власти регионов, через которые проходят поезда с грузами;

— обеспечить полную охрану грузов в местах стоянки и в пути следования с жестким контролем за точным исполнением ответственными лицами своих обязанностей;

— определить конкретных лиц, ответственных за полную сохранность грузов во время транспортировки и в пути следования.

Сохранность, безопасность и своевременность доставки грузов является целью деятельности всей железнодорожной инфраструктуры.

Литература

1. Грибунов, О. П., Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте : автореф. дис. ... докт. юрид. наук. — Ростов-на-Дону, 2016.
2. Суденко, В. Е. Транспортные преступления и преступления, совершаемые на транспорте // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 8 (8). — С. 44—55.
3. Суденко, В. Е. Проблемы квалификации транспортных преступлений // Транспортное право. — 2012. — № 3. — С. 43—45.
4. Дубовой, И. П. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение : автореф. … канд. юрид. наук. — Саратов, 2007.

5. Суденко, В. Е. Тактика осмотра места железнодорожного происшествия // Мир транспорта. — 2017. — Том 15. — № 1 (68). — С. 210—222.
6. Ивушкина, О. В. Кражи грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: характеристика и предупреждение (региональный аспект) : дис. … канд. юрид. наук. — Иркутск, 2018.
7. Суденко, В. Е. Специалисты-консультанты по уголовным делам о транспортных преступлениях / В. Е. Суденко, А. М. Далгатова, А. Г. Курашева // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 3 (35). — С. 76—86.
8. Степанова, М. А. Преступления против собственности, совершаемые на железнодорожном транспорте, состояние, детерминанты и меры предубеждения : автореф. … канд. юрид. наук. — Нижний Новгород, 2008.
9. Суденко, В. Е. Учет особенностей железнодорожного транспорта при доказывании по уголовным делам о транспортных преступлениях // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1 (33). — С. 107—119.

References

1. Gribunov, O. P., Teoreticheskiye osnovy i prikladnyye aspekty raskrytiya, rassledovaniya i preduprezhdeniya prestupleniy protiv sobstvennosti, sovershayemykh na transporte [Theoretical foundations and applied aspects of disclosure, investigation and prevention of crimes against property committed in transport]: avtoref. dis. ... dokt. yurid. nauk. — Rostov-na-Donu, 2016.
2. Sudenko, V. Ye. Transportnyye prestupleniya i prestupleniya, sovershayemyye na transporte [Transport crimes and crimes committed in transport] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 8 (8). — S. 44—55.
3. Sudenko, V. Ye. Problemy kvalifikatsii transportnykh prestupleniy [Problems of qualification of transport crime]// Transportnoye pravo. — 2012. — № 3. — S. 43—45.
4. Dubovoy, I. P. Prestupnost' na zheleznodorozhnom transporte i yeye preduprezhdeniye [Crime on railway transport and its prevention]: avtoref. … kand. yurid. nauk. — Saratov, 2007.
5. Sudenko, V. Ye. Taktika osmotra mesta zheleznodorozhnogo proisshestviya [Tactics of inspection of the place of a railway accident] // Mir transporta. — 2017. — Tom 15. — № 1 (68). — S. 210—222.
6. Ivushkina, O. V. Krazhi gruzov iz podvizhnogo sostava zheleznodorozhnogo transporta: kharakteristika i preduprezhdeniye (regional'nyy aspekt) [Theft of goods from the rolling stock of railway transport: characteristics and prevention (regional aspect)]: dis. … kand. yurid. nauk. — Irkutsk, 2018.
7. Sudenko, V. Ye. Spetsialisty-konsul'tanty po ugolovnym delam o transportnykh prestupleniyakh [Specialists-consultants in criminal cases of transport crimes] / V. Ye. Sudenko, A. M. Dalgatova, A. G. Kurasheva // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 3 (35). — S. 76—86.
8. Stepanova, M. A. Prestupleniya protiv sobstvennosti, sovershayemyye na zheleznodorozhnom transporte, sostoyaniye, determinanty i mery predubezhdeniya [Crimes against property committed in railway transport, state, determinants and measures of prejudice]: avtoref. … kand. yurid. nauk. — Nizhniy Novgorod, 2008.
9. Sudenko, V. Ye. Uchet osobennostey zheleznodorozhnogo transporta pri dokazyvanii po ugolovnym delam o transportnykh prestupleniyakh [Taking into account the peculiarities of railway transport when proving in criminal cases about transport crimes]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 1 (33). — S. 107—119.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.463:656

© Тарасенко Юрий Александрович
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Гражданское право, международное частное право, гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
tarasenkou69@mail.ru

Овербукинг на транспорте: проблема определения «лишнего» пассажира

Аннотация. Отечественные авиакомпании в условиях конкуренции с иностранными авиаперевозчиками активно используют механизмы, зарекомендовавшие себя в мировой практике и позволяющие минимизировать возможные убытки. К таким механизмам относится овербукинг (сверхбронирование). Проблема использования овербукинга заключается в том, что, решая экономические затруднения перевозчика, данный механизм до настоящего времени не получил правового закрепления. Такая ситуация порождает ряд правовых затруднений. Во-первых, это продажа билетов, в количестве превышающих мест в транспортном судне. Авиаперевозчик изначально идет на нарушение условий заключенного договора. Во-вторых, не существует механизма корректного определения, с кем из пассажиров должен быть расторгнут договор. Имеющаяся практика решения данного вопроса иллюстрирует несправедливые подходы, порождающие конфликты. Использование искусственного интеллекта при организации бронирования мест на рейс в значительной мере могло бы снизить правовую неопределенность и способствовать более справедливому решению установления баланса между интересами перевозчика и пассажира. При корректировке действующего законодательства необходимо изменить существующий порядок процедуры бронирования, допускающей продажу билетов на рейс без указания конкретного места.

Ключевые слова: овербукинг; сверхбронирование; договор перевозки; потребители; ответственность; цифровизация; расторжение договора.

© Yuriy Al. Tarasenko
— Candidate of Law, associate professor of the department
'Civil law, international private law and civil procedure'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Overbooking in transport: the problem of determining the "excess" passenger

Abstract. Domestic airlines, competing with foreign air carriers, are actively using mechanisms that have proven themselves in world practice and allow minimizing possible losses. Such mechanisms include overbooking (booking an excess seat). The problem of using overbooking is that, while solving the economic difficulties of the carrier, this mechanism has not yet received legal confirmation. This situation gives rise to a number of legal difficulties. Firstly, it is the sale of tickets exceeding the number of seats in a transport mean. The air carrier initially violates the terms of the contract. Secondly, there is no mechanism for correctly determining with which of the passengers the contract should be terminated. The existing practice of resolving this issue illustrates unfair approaches that generate conflicts. The use of artificial intelligence in organizing seat reservations for a flight could significantly reduce legal uncertainty and contribute to a fairer establishing a balance between the interests of the carrier and the passenger. When adjusting the current legislation, it is necessary to change the existing order of the booking procedure, which allows the sale of tickets for a flight without giving a definite seat.

Keywords: overbooking; carriage contract; consumers; responsibility; digitalization; termination of an agreement.

Перевозка пассажиров транспортным средством осуществляется на основе заключенного договора. В пассажирских перевозках документом, удостоверяющим заключение такого договора, а заодно, определяющим индивидуальные параметры перевозки, является билет. Соответственно, транспортная компания заключает такое количество договоров, сколько мест имеется в транспортном средстве.

Развитие имущественных отношений проявило следующий аспект — поиск разумного баланса между стоимостью товара (услуги) и имеющимся предложением. В перевозках данный аспект выражается в том, что каждая из сторон стремится максимально получить выгоды из возникающих правоотношений. Для пассажира это перемещение в конечный пункт назначения в совокупности с набором тех сопутствующих услуг, которые сопровождают подобное перемещение (приемлемая цена, дополнительные услуги в течение рейса и т.п.). Для перевозчика это

получение максимальной выгоды от перемещения пассажиров. Такая выгода достигается при полном заполнении перевозочного средства. Но подобная ситуация не всегда достижима. Часто случается, что транспортное судно отправляется в рейс, имея незаполненные пассажирские места. Это происходит по разным причинам, например, пассажир отказался от поездки и сдал билет. Такое право есть у любого пассажира в соответствии с Законом РФ «О защите прав потребителей». Следует отметить, что возврат билета на практике — не такое редкое явление. И это не всегда связано с какой-либо неожиданной ситуацией, в результате которой пассажир вынужден отказаться от поездки. Нередки случаи, когда отказ осуществляется для достижения не связанных с поездкой целей. Существует даже движение, позволяющее минимизировать цены на авиауслуги. Это достигается при помощи скиплаггинга (*skiplagging*). Суть последнего в том, что авиаперевозчики устанавливают цену в один конец гораздо выше, чем если бы приобретался билет с возвратом пассажира обратно. Поэтому, те рейсы (направления), на которые приобретают билеты «туда и обратно», в большей степени подвержены нестабильности.

Для того чтобы минимизировать возникающие вследствие подобных отказов убытки, перевозчики нашли механизм, который получил название овербукинг (или сверхбронирование).

Суть овербукинга в том, что билетов на рейс продают больше, чем мест в транспортном средстве. Таким образом пытаются решить проблему свободных мест и заполняемости рейса.

Это явление возникло еще примерно в середине 1950-х гг. В России при переходе к рыночным отношениям проблема минимизации таких незапланированных убытков для авиакомпаний также стала актуальной. Проблема проявилась в том, что в отличие от иностранных юрисдикций отечественный законодатель до сих пор не урегулировал такой механизм. Поэтому в Российской Федерации овербукинг существует как явление, хотя и не противоречащее действующему законодательству, но не имеющее своего места в системе законодательства.

Главный аргумент сторонников овербукинга (в отсутствие правового регулирования этого явления) в том, что так делают авиакомпании всего мира и неследование этой тенденции приведет к убыткам отечественных перевозчиков и снижению конкуренции с иностранными перевозчиками [1]. Иными словами — аргументы не юридические, а экономические. И это притом, что в западных юрисдикциях, на которые ссылаются сторонники овербукинга в России, это явление нормативно урегулировано.

Овербукинг — явление, которое стало возможным в условиях столкновения двух правомочий. С одной стороны, правомочия пассажира, имеющего безусловное право отказаться от уже заключенного договора посредством возврата билета, а с другой — правомочия перевозчика,

имеющего права на полученные доходы с продажи билета и вынужденного их возвращать в самый последний момент, терпя убытки.

Опыт зарубежных юрисдикций показывает, что в своем большинстве проблема решается посредством урегулированных на уровне закона компенсационных выплат пострадавшим пассажирам. Иными словами, запретить перевозчикам продавать больше билетов, чем вмещает транспортное средство, нельзя, но можно обязать транспортную компанию принимать определенные меры компенсационного характера.

Задача отечественного законодателя в этой сфере видится в том, чтобы найти разумный баланс интересов как пассажира, так и перевозчика.

Овербукинг как правовое явление, диктует необходимость постановки ряда вопросов, ответ на которые позволит продумать наиболее оптимальное решение данной проблемы.

1. Прежде всего, необходимо определить, как осуществляется правовое регулирование при полной заполняемости рейса? Это ключевой аспект обсуждаемой проблемы, поскольку нарушения возникают именно в тех случаях, когда все билеты на рейс проданы и нет случаев незапланированных отказников.

В связи с тем, что в настоящий момент в России отсутствует давно обещанный закон о регулировании овербукинга [1], данная проблема решается через процедуру нарушения уже заключенного договора. Иными словами, продав больше билетов, чем существует мест на конкретном транспортном средстве, невозможно, не нарушив заключенного договора, исполнить обязательства перед всеми кредиторами. Единственный выход из такой ситуации — нарушить уже заключенный договор, отказав в посадке на рейс лицу, оплатившему билет. Таким образом, происходит отказ от исполнения обязательства.

Каковы правовые последствия такого решения? В рассматриваемом случае возможны два варианта. Во-первых, расторгнуть договор и уплатить все причитающиеся возмещения либо, во-вторых, изменить условия договора. Данный вариант возможен только при достижении соглашения с пассажиром. Последнему можно предложить билеты на другой ближайший рейс с оплатой проживания, питания и т.п. Этот путь достигает поставленной цели только в том случае, когда компромисс сторонами найден. Но если пассажир не согласен, то проблема остается не решенной. В отсутствие механизма компенсации убытков пассажиру предоставляется «голое» право требовать возмещения в суде с неизвестным результатом в конечном итоге.

Определенным выходом из положения может быть принятие долгожданного закона, в котором, как вариант, прописывались бы «твердые» компенсационные выплаты, на которые мог бы рассчитывать пассажир, не тратя время и силы в суде.

В настоящее время система компенсаций существует только для перевозчика. По общему правилу, стоимость «возвратного» билета в том

случае, если пассажир аннулировал его не позднее чем за сутки до окончания регистрации на рейс, возвращается пассажиру в полном объеме (за исключением затрат, которые перевозчик уже фактически понес к этому времени). Если билет возвращен менее чем за 24 часа до окончания регистрации, авиакомпания взыщет неустойку в размере 25% от стоимости билета и удержит сумму фактически понесенных расходов. Если же пассажир отказался от поездки после окончания регистрации на рейс, то перевозчик удерживает полную стоимость билета. Аналогичное правило действует в отношении «невозвратных» билетов независимо от того, когда пассажир решил отказаться от полета (п. 1 ст. 108 Воздушного кодекса РФ).

2. Следующая правовая проблема, которую пока невозможно решить корректно, — это определение «лишнего» пассажира. Как происходит определение того, кто лишний? В настоящее время данный вопрос решается исключительно в одностороннем порядке, силами самого перевозчика. Его сотрудники произвольно определяют, кому будет отказано в перевозке. Это порождает конфликты. В качестве примера можно привести случай, произошедший в 2017 г., когда сотрудники авиакомпании удалили с борта самолета пассажира, предварительно причинив ему телесные повреждения [https://roscontrol.com/ozpp/article/vashi-prava-pri-overbukinge-kak-ne-ostatsya-za-bortom/#].

Данную проблему (в отсутствии пока положительного законодательного регулирования) могут отчасти помочь решить программные продукты, использующие принципы искусственного интеллекта.

Как это возможно? Известно, что приобретение билета на пассажирский рейс осуществляется при помощи процедуры бронирования (см. п. 11 приказа Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82 «Об утверждении Федеральных авиационных правил “Общие правила воздушных перевозок пассажиров, багажа, грузов и требования к обслуживанию пассажиров, грузоотправителей, грузополучателей”»). При бронировании от пассажира требуется указать ряд параметров о себе. Таким образом, платформа, через которую осуществляется приобретение билета и бронирование места, может автоматически систематизировать пассажиров по разным категориям, в зависимости от тех или иных данных, которые указывают пассажиры.

Задача законодателя на данном этапе видится в следующем: если пока не удается принять закон об овербукинге, который устраивал бы большинство заинтересованных субъектов (как пассажиров, так и компании, осуществляющие перевозку), то для разрешения данной проблемы важно сформировать перечень категорий, которые имели бы некий приоритет. Приоритет определялся бы объективными

параметрами, которые компании получают от самих пассажиров. За основу таких параметров можно было взять цель перевозки.

Исходя из этого, возможно выделить следующие категории: а) командировка; б) важные жизненные обстоятельства (свадьба, похороны); в) медицинские показания (беременность, болезнь и т.п.).

Пассажиры, соответствующие выделенным критериям, имели бы приоритет при отправлении по сравнению с пассажирами из общих категорий.

Чтобы избежать возможных злоупотреблений со стороны пассажиров, которые могут специально представлять о себе недостоверную информацию для попадания в приоритетные списки, возможно предложить следующее решение: лицо, бронирующее билеты на рейс, проходит регистрацию через свою учетную запись на портале «Госуслуги». Таким образом, достигается цель идентификации пассажира. Далее, пассажир при бронировании может загрузить в систему соответствующего сайта скан документа, подтверждающего основания для отнесения к какой-либо приоритетной очереди. Это может быть командировочное удостоверение, телеграмма о событиях, справка из медицинской организации.

Предлагая подобный вариант, мы отдаем себе отчет в том, что не всякое событие можно объективировать в виде какого-либо документа. Поэтому вариант с указанием цели поездки по ряду категорий останется отнесенным к доброй совести пассажира.

Говоря о привилегированных категориях, необходимо также отметить следующее. Во-первых, правительство должно разработать список таких категорий. Во-вторых, к списку необходимо определить, какие события могут быть отнесены к категории «важные жизненные обстоятельства» (свадьба, похороны — это лишь начальный отправной перечень). В-третьих, должна быть определена иерархия самих категорий. Как пример, укажем, что цели командировки вероятно выше, чем цель попасть на свадьбу. Но такая иерархия, конечно же, должна быть обоснована. Вполне возможно, что те из категорий, которые могут быть подкреплены документально, могут иметь более высокий номер, чем те, которые никак документально не подтверждаются.

3. Следующая проблема тесно связана с предыдущей: кого нельзя *не взять* на рейс? Как и кто это решает? Вероятно, необходимо законодательно определить те категории пассажиров, которые не подпадают под режим овербукинга. В настоящий момент Минтранс России предлагает представить свой вариант перечня таких лиц. Но даже если разработать и утвердить такой перечень «льготных» категорий пассажиров, то это не гарантирует возникновения такой ситуации, при которой транспортное средство будет не в состоянии принять на борт всех оплативших рейс пассажиров по причине их отнесения к льготной

категории. Особенно это касается ситуаций, когда рейсы осуществляются небольшими транспортными средствами.

4. На данном этапе рассмотрения имеющейся проблематики можно констатировать, что данная ситуация отчасти стала возможной благодаря существующей процедуре оформления билетов на рейс. Как уже было отмечено выше, билет приобретается исключительно через этап бронирования (см. п. 8 Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82, согласно которому закрепление на воздушном судне пассажирского места и провозной емкости для перевозки пассажира, багажа, груза на определенный рейс и дату является обязательным условием перевозки воздушным транспортом пассажира, багажа, груза).

В самой процедуре бронирования нет ничего нарушающего ни права, ни интересы для стороны договора. Но п. 16 приказа уточняет, что при бронировании пассажирского места и провозной емкости для пассажира перевозчик либо уполномоченный агент *имеет право не закреплять за пассажиром конкретное пассажирское место* в салоне воздушного судна с заявленным классом обслуживания. В этом случае номер пассажирского места, выделяемого пассажиру, указывается при регистрации пассажира.

Соответствует ли закону неуказание места в билете (в той части, которая говорит об условиях заключения договора)? Как можно без указания номера места пассажира считать договор заключенным? Как тогда определяется возможность перевозки вообще?

Опираясь на существующее правовое регулирование авиаперевозок, необходимо отметить, что имеющаяся практика овербукинга (в том виде, как она осуществляется) противоречит закону. Это следует из ст. 103 Воздушного кодекса РФ и самого приказа Минтранса России от 28 июня 2007 г. № 82. Кодекс указывает, что перевозка возможно при наличии билета, подтверждающего заключение договора, с определением в нем места. Приказ же конкретизирует эту процедуру путем установления бронирования места. Тот факт, что при бронировании места перевозчик может изначально не указывать (не определять) конкретного номера места, не касается самого факта заключения договора. Перевозчик должен определить конкретное место при прохождении процедуры регистрации пассажира на рейс. Это вытекает из п. 11 приказа: бронирование пассажирского места и провозной емкости для пассажира предполагает перевозку пассажира и его багажа в дату, рейсом и по маршруту, на которые было произведено бронирование.

Таким образом, приказ Минтранса России содержит противоречивые положения (п. 16), позволяющие при бронировании не указывать конкретные места, что влечет возникновение ситуации с «лишним» пассажиром. Бронирование же с указанием мест не допускало бы появление подобных явлений.

Литература

1. Добрикова, Е. Овербукинг в России: быть или не быть? // https://www.garant.ru/article/650968/.

References

1. Dobrikova, Ye. Overbuking v Rossii: byt' ili ne byt'? [Overbooking in Russia: to be or not to be?]// https://www.garant.ru/article/650968/.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.4:623.746.4

© **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

© **Торшин Антон Алексеевич**
— аспирант кафедры «Гражданское право, международное частное право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
a.a.torshin@yandex.ru

Характеристика беспилотных автомобилей в контексте обязательств вследствие причинения вреда

Аннотация. В настоящей статье авторы анализируют особенности беспилотных автомобилей как средства причинения вреда в контексте деликтных обязательств. Быстрое совершенствование технологий беспилотного вождения ставит целый ряд правовых проблем перед российским деликтным правом. Между тем в отечественной доктрине данной теме не уделяется значительного внимания. Отсутствие разработанных теоретических подходов к учету особенностей беспилотных автомобилей не способствует созданию правовой определенности, которая является необходимой для полноценного развития индустрии в России. В статье авторы вводят критерии для разграничения беспилотных автомобилей от автомобилей, обладающих меньшим уровнем автоматизации, а также исследуют отличия беспилотных автомобилей, имеющие значение в контексте гражданско-правовой ответственности за причинение вреда. В качестве критерия, позволяющего выделить беспилотные автомобили в самостоятельную категорию, в статье выделяется качественная характеристика системы автоматического вождения, которой оснащен такой автомобиль. С тем, чтобы автомобиль мог быть отнесен к беспилотным, его система автоматического вождения должна быть способна самостоятельно выполнять все задачи по управлению автомобилем (в определенных или

любых условиях штатной эксплуатации). Вместе с тем авторы приходят к выводу, что беспилотный автомобиль является особым средством причинения вреда. В качестве ключевых отличий беспилотного автомобиля от «низкоавтоматизированного» для этих целей можно выделить способность принимать решения вместо водителя в сложной дорожной обстановке и отсутствие полной объяснимости и предсказуемости таких решений с точки зрения разработчика системы автоматизированного вождения.

Ключевые слова: беспилотный автомобиль; высокоавтоматизированное транспортное средство; полностью автоматизированное транспортное средство; причинение вреда; гражданско-правовая ответственность; деликтная ответственность.

© 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

© Anton Al. Torshin
— post graduate of the department ‘Civil law, International
private law and Civil procedure’ of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Characterization of unmanned cars in the context of tort obligations

Abstract. The authors of the current paper have analyzed the features of unmanned vehicles as a means of damage in the context of tort obligations. The rapid improvement in unmanned technology has posed a number of legal challenges for Russian tort law. Meanwhile, in the domestic doctrine, this topic has not been given much attention. The lack of developed theoretical approaches to taking into account the features of unmanned vehicles does not contribute to the legal certainty, which is necessary for the full development of the industry in Russia. In the paper, there has been introduced criteria for distinguishing unmanned vehicles from cars with a lower level of automation, and have also established the differences between unmanned vehicles that are important in the context of civil tort liability. As a criterion for distinguishing unmanned cars into an independent category, the paper has identified the qualitative characteristics of the automatic driving system which such a car is equipped with. In order for a car to be classified as unmanned, its automatic driving system must be capable of independently performing all driving tasks (under certain or any conditions of normal use). At the same time, the authors

have concluded that an unmanned vehicle is a special means of tort liability. The key differences between an unmanned vehicle and a “low-automated” car for these purposes are the ability to make decisions instead of a driver in a difficult road situation and the lack of complete clarity and predictability of such decisions from the point of view of the developer of the automated driving system.

Keywords: unmanned vehicle; highly automated vehicle; fully automated vehicle; causing harm/damage; civil liability; tort liability.

Постановка проблемы. В настоящее время идет формирование цифрового транспорта как особого вида транспорта, основанного на разработке и внедрении современных цифровых технологий. Беспилотный транспорт как один из видов транспорта «цифрового» все активнее проникает в повседневную жизнь. С 1 декабря 2018 г. в Москве и Татарстане проводится эксперимент по тестированию высокоавтоматизированных автомобилей на дорогах общего пользования. А с 1 марта 2020 г. количество регионов, участвующих в эксперименте, было увеличено до 13 (постановление Правительства от 22 февраля 2020 г. № 200).

Наиболее частой причиной дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), происходящих на российских дорогах, выступает человеческий фактор. Так, С. Н. Артамонова замечает, что среди основных факторов, определяющих причины высокого уровня аварийности на территории РФ, выделяется «низкое качество подготовки водителей транспортных средств, <…> невнимательность и небрежность водителей при управлении транспортными средствами» [1, стр. 206].

Исследователи прогнозируют, что с развитием технологий беспилотные автомобили будут вызывать меньше ДТП, чем «низкоавтоматизированные» автомобили [10, стр. 1]. Указанное повышение уровня безопасности будет достигаться за счет минимизации или исключения человеческого фактора при управлении автомобилем. Вместе с тем можно с уверенностью сказать, что несмотря на ожидаемое повышение уровня безопасности, в обозримом будущем ДТП с участием беспилотных автомобилей, тем не менее, будут возникать.

В свете этого особую актуальность приобретают проблемы деликтной ответственности за вред, причиненный беспилотными автомобилями. Согласно заявлениям представителей индустрии, правовая неопределенность, существующая в данной сфере, негативно сказывается на развитии технологии [http://sk.ru/news/b/articles/archive/2019/07/23/v-skolkovo-obsudili-zakonodatelnye-barery-na-puti-bespilotnyh-mashin.aspx].

В России тематика гражданско-правовой ответственности за причинение вреда беспилотными автомобилями остается слабо

исследованной. Указанным проблемам посвящено лишь небольшое количество публикаций, затрагивающих отдельные аспекты ответственности. При этом специфика беспилотных автомобилей как особого средства причинения вреда остается неучтенной в действующих нормах деликтного права.

Отсутствие теоретической разработки темы ответственности за причинение вреда беспилотными автомобилями может привести к возникновению проблем в правоприменительной практике уже в скором будущем. Как верно отмечает Н. А. Духно, «при внедрении в транспортную практику новых технологий, искусственного интеллекта <…> возникают трудности, осложняющие формирование транспортных отношений» [3, стр. 164]. В свете этого требуется доктринальная проработка вопросов гражданско-правовой ответственности за причинение вреда беспилотными автомобилями.

Цель данной статьи — дать общую характеристику беспилотным автомобилям в контексте обязательств вследствие причинения вреда. Для достижения данной цели представляется необходимым, прежде всего:

1) отграничить беспилотные автомобили от автомобилей, обладающих меньшим уровнем автоматизации вождения. Это позволит четче очертить предмет исследования; и

2) выделить особенности беспилотных автомобилей как средства причинения вреда.

I. «Беспилотный автомобиль» и «низкоавтоматизированный» автомобиль: критерии разграничения. Высоко- и полностью автоматизированные автомобили

Представляется, что к качественным отличиям беспилотных автомобилей, прежде всего, следует отнести наличие у таких автомобилей систем автоматического вождения, способных самостоятельно управлять автомобилем в определенных или во всех средах штатной эксплуатации. Именно данная способность является особенно важной для целей ответственности.

С появлением «продвинутых» систем автоматического вождения в структуре основных причин возникновения вреда происходят изменения. Человеческий фактор, который включает управление автомобилем с нарушением правил дорожного движения, ненадлежащую эксплуатацию и проч., со временем может отойти на второй план. Тогда как роль сбоев в работе оборудования и программного обеспечения автомобиля может существенно повыситься. Ошибки, заложенные в логику алгоритмов системы автоматического вождения, некорректная работа лидаров, сенсоров, камер и иного оборудования, необходимого для функционирования систем автоматического вождения, недостатки информационной безопасности таких систем — все эти факторы приобретают ключевое значение в контексте ответственности за причинение вреда беспилотными автомобилями. При этом стоит

заметить, что данные обстоятельства в большей степени находятся под контролем производителя, а не владельца автомобиля.

Вместе с тем, представляется, что для целей деликтной ответственности также имеет значение классификация беспилотных автомобилей по степени автоматизации вождения. По данному признаку беспилотные автомобили можно разделить на две категории — высокоавтоматизированные и полностью автоматизированные.

Для этих целей воспользуемся классификаций, разработанной Обществом автомобильных инженеров (*Society of Automotive Engineers, SAE*). Следует отметить, что для указанных целей данная классификация широко используется как в России, так и за рубежом [7, стр. 11—12].

К высокоавтоматизированным для целей данной статьи будут отнесены автомобили, оснащенные системой автоматизированного вождения, которая может самостоятельно управлять автомобилем только в определенных средах штатной эксплуатации. При этом в рамках такой эксплуатации система может требовать (третий уровень автоматизации вождения по классификации *SAE*) или не требовать (четвертый уровень) контроля со стороны водителя. В отличие от высокоавтоматизированных автомобилей, система автоматического вождения полностью автоматизированных автомобилей может выполнять все задачи по управлению транспортным средством во всех средах штатной эксплуатации и при этом не требует контроля со стороны водителя (он становится пассажиром и лишь задает начальную и конечную точки маршрута).

II. Особенности беспилотного автомобиля как средства причинения вреда

Определив терминологический аппарат, перейдем к рассмотрению характеристики беспилотного автомобиля как средства причинения вреда. При этом основное внимание уделим именно тем характеристикам, которые могут порождать отличия в разрезе деликтной ответственности.

Следует отметить, что несмотря на повышение уровня автоматизации вождения, беспилотные автомобили продолжают являться автомобилями. В связи с этим им остаются присущи ключевые свойства автомобилей как транспортных средств. Прежде всего, речь идет о характеристике автомобиля как технически сложного товара и источника повышенной опасности. Между тем применительно к данным характеристикам у беспилотных автомобилей могут обнаруживаться существенные отличия, играющие роль при определении лиц, ответственных за причинение вреда, причинно-следственной связи и иных условий применения гражданско-правовой ответственности, а также оснований для освобождения от нее.

А. *Беспилотный автомобиль как технически сложный товар, обладающий возможностью самостоятельного принятия решений и способностью к обучению*

Программное обеспечение является составной частью любого современного автомобиля. Тем не менее автоматические системы вождения, которыми оснащаются беспилотные автомобили, являются особенным программным обеспечением, работа которого также зависит от специального оборудования, устанавливаемого в такие автомобили (лидары, камеры, датчики и т.д.).

Указанное программное обеспечение обладает определенными особенностями, имеющими значение для целей определения гражданско-правовой ответственности. В первую очередь, в качестве таких особенностей следует выделить следующие.

1. Самостоятельное принятие решений системой автоматического вождения. Системы автоматического вождения могут самостоятельно «воспринимать» дорожную обстановку, анализировать ее и принимать решения в рамках управления автомобилем на основании такого анализа. Указанные возможности системы автоматического вождения порождают некоторые изменения, которые нужно учитывать при определении гражданско-правовой ответственности за причинение вреда беспилотным автомобилем. В первую очередь, данная особенность имеет значение при определении вины водителя.

Так, в тех случаях, когда вред был причинен в момент управления автомобилем автоматической системой вождения, для установления вины водителя становится необходимым оценить, управляла ли система автоматического вождения автомобилем в пределах среды своей штатной эксплуатации, была ли у водителя обязанность вмешаться в управление автомобилем и вправе ли был водитель передавать управление автоматической системе вождения с учетом дорожной обстановки. Значимость установления этих и иных обстоятельств существенно повышается с увеличением автономности автомобилей.

2. Неполная предсказуемость решений, принимаемых системой автоматического вождения. В основе алгоритмов искусственного интеллекта, которые необходимы для работы беспилотных автомобилей, лежат механизмы самообучения. Программное обеспечение системы автоматического вождения может «обучаться» и после введения в эксплуатацию на основании данных, собираемых в процессе ее использования. Таким образом, указанное программное обеспечение может видоизменяться в течение жизни автомобиля, что естественным образом оказывает влияние на принимаемые таким программным обеспечением решения.

Данное свойство беспилотного автомобиля особенно актуально в свете гражданско-правовой ответственности производителя автомобиля. Поскольку сценарии принятия решений системой автоматического вождения не предопределены заранее, возникает важный вопрос о наличии причинно-следственной связи между действиями производителя и причинением вреда. Представляется, что в определенных ситуациях,

если будет доказано, что причинение вреда произошло из-за изменений, связанных с обучением программного обеспечения системы автоматического вождения, суд может прийти к выводу об отсутствии указанной причинно-следственной связи.

Б. *Беспилотный автомобиль как источник повышенной опасности*

Вопрос, является ли беспилотный автомобиль источником повышенной опасности, в российской литературе рассматривался только верхнеуровнево [5, стр. 53]. При этом он получил более глубокую оценку в немецких источниках в рамках процесса подготовки реформы немецкого законодательства по созданию нормативных условий для массового внедрения высокоавтоматизированных автомобилей [8, стр. 203]. С учетом того, что понимание термина «источник повышенной опасности» является исторически схожим в России и в Германии, обращение к сравнительно-правовому анализу в данном случае представляется уместным.

И российские, и немецкие источники в целом сходятся во мнении, что автомобиль, находящийся в движении, остается источником повышенной опасности вне зависимости от степени его автономности [5, стр. 53; 11, стр. 32]. Данная позиция представляется абсолютно разумной, поскольку повышенный риск причинения вреда, который подразумевает эксплуатация автомобиля, не исчезает при оснащении автомобиля системой автоматического вождения [https://www.heise.de/tp/features/Rechtliche-Huerden-auf-dem-Weg-zu-autonomen-Fahrzeugen-3364605.html?seite=all].

Вместе с тем представляется чрезвычайно оптимистичным встречный аргумент, что системы автоматического вождения обеспечивают существенное повышение уровня безопасности автомобиля, что позволяет не считать беспилотные автомобили источниками повышенной опасности. Так, даже при 10- или 100-кратном уменьшении ДТП, которое может произойти с массовым внедрением беспилотных автомобилей, количество несчастных случаев, тем не менее, будет оставаться очень значительным [https://stat.gibdd.ru]. В связи с этим по крайней мере на текущем этапе развития технологии представляется не вполне обоснованным говорить об исключении повышенного риска причинения вреда, который связан с эксплуатацией беспилотного автомобиля.

В дополнение следует заметить, что беспилотный автомобиль не утрачивает характеристик, традиционно выделяемых в качестве основания для квалификации в качестве источника повышенной опасности. Прежде всего, речь идет о наличии большого запаса кинетической энергии в момент движения и невозможности мгновенного торможения [4, стр. 46]. С учетом наличия таких свойств риск причинения вреда остается повышенным. В свете этого беспилотный автомобиль, находящийся в движении, следует признавать источником повышенной опасности.

В. *Владелец беспилотного автомобиля как владелец источника повышенной опасности*

Отдельными исследователями выдвигается спорный тезис о том, что владелец полностью автоматизированного беспилотного автомобиля не является владельцем источника повышенной опасности [5, стр. 53]. Указанный тезис обосновывается тем, что владелец такого автомобиля изначально не обладает полным контролем за его управлением.

Однако указанная позиция не представляется вполне обоснованной. Текущая судебная практика исходит из того, что владельцем источника повышенной опасности признается лицо, имеющее возможность использования [4, стр. 133—135] и соответствующее правовое основание для использования источника повышенной опасности (п. 19 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26 января 2010 г. № 1 «О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина»). При этом ограниченный контроль за управлением автомобиля вовсе не означает невозможность его использования. Так, например, владелец полностью автоматизированного автомобиля, как минимум, имеет возможность указать конечную точку маршрута, по которому отправится автомобиль, изменять ее в процессе поездки. Указанные действия представляют собой использование автомобиля.

Говорить об отсутствии контроля за автомобилем представляется не вполне корректным и с технической точки зрения. На сегодняшний день производители развивают свои продукты в рамках парадигмы беспилотного вождения как опции [9, стр. 12]. Данная парадигма подразумевает, что водитель имеет возможность принять управление автомобилем на себя. При этом тезис об отсутствии контроля за автомобилем утрачивает актуальность.

Однако и в тех автомобилях, которые будут предусматривать управление системой автоматического вождения в качестве единственной опции, у владельца автомобиля будет возможность контроля за маршрутом следования. Как минимум, он сможет отдавать команды системе автоматического вождения относительно конечных его точек, в том числе по ходу поездки.

В связи с этим с первого взгляда очевидный тезис о том, что владелец беспилотного автомобиля является владельцем источника повышенной опасности, проходит проверку и на более глубоком уровне. Подходы, выработанные в литературе и судебной практике для определения владельца источника повышенной опасности применительно к «низкоавтоматизированным» автомобилям, применимы и по отношению к беспилотным автомобилям.

Г. *Система автоматического вождения беспилотного автомобиля — часть автомобиля как единого источника повышенной опасности*

Т. А. Бубновской высказывалось мнение, что система автоматического вождения беспилотного автомобиля может быть выделена в качестве отдельного источника повышенной опасности наравне с самим автомобилем [2, стр. 7]. В обоснование данной позиции выдвигается тезис, что программное обеспечение беспилотного автомобиля представляет собой «особый продукт», несущий повышенный риск причинения вреда окружающим [2, стр. 7].

Указанная позиция представляется не вполне обоснованной, поскольку система автоматического вождения является неотъемлемой частью автомобиля как сложного технического товара и источника повышенной опасности. При использовании беспилотного автомобиля может использоваться система автоматического вождения, однако логически невозможной является ситуация, при которой используется система автоматического вождения, но не используется автомобиль. В связи с этим выделение ее в качестве отдельного источника повышенной опасности лишено теоретического и практического смысла

Заключение

Таким образом, по итогам проведенного анализа беспилотные автомобили в контексте обязательств вследствие причинения вреда могут быть охарактеризованы следующим образом.

С одной стороны, они являются особым средством причинения вреда, которое отличает: 1) способность принимать решения вместо водителя в сложной дорожной обстановке и 2) отсутствие полной объяснимости и предсказуемости таких решений с точки зрения разработчика системы автоматизированного вождения. Указанные характеристики являются особенностями беспилотных автомобилей по сравнению с привычными «низкоавтоматизированными» автомобилями как средствами причинения вреда.

С другой стороны, беспилотные автомобили остаются автомобилями. В связи с этим для них остаются характерными свойства, присущие «низкоавтоматизированным» автомобилям, в том числе квалификация в качестве источника повышенной опасности и технически сложного товара. Классический подход, в соответствии с которым владелец автомобиля является владельцем источника повышенной опасности, продолжает являться верным и применительно к беспилотным автомобилям. При этом система автоматического вождения, являющаяся частью беспилотного автомобиля, не составляет отдельного источника повышенной опасности.

Литература

1. Артамонова, С. Н. Формирование правовых основ обеспечения безопасности автомобильного транспорта в России // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1(25). — С. 201—208.
2. Бубновская, Т. А. Гражданско-правовая ответственность при использовании «беспилотных» автомобилей. // Транспортное право. — 2019. — № 3.

3. Духно, Н. А. Школа транспортного права// Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4(32). — С. 159—166.
4. Красавчиков, О. А. Возмещение вреда, причиненного источником повышенной опасности. — Москва: Юрил. лит., 1966.
5. Ли, Ч. Внедоговорная ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами / Ч. Ли, М. Сунгу // Закон. — 2020. — № 3. — С. 49—56.
6. Соломин, С. К. Понятие владельца источника повышенной опасности / С. К. Соломин, Н. Г. Соломина // Закон. — 2015. — № 10.
7. Чучаев, А. И. Ответственность за причинение ущерба высокоавтоматизированным транспортом: состояние и перспективы / А. И. Чучаев, С. В. Маликов // Актуальные проблемы российского права. — 2019. — № 6(103). — С. 117—124.
8. Hammel, T. Haftung und Versicherungbei Personenkraft wagenmit Fahrerassistenz systemen // Versich erungsrecht. — 2016. — S. 558.
9. Hey, T. Die außervertragliche Haftung des Herstellers autonomer Fahrzeuge bei Unfällen im Straßenverkehr // Springer Gabler. — 2018. — S. 277.
10. Morando? M. M. Studying the Safety Impact of Autonomous Vehicles Using Simulation-Based Surrogate Safety Measures / Morando M. M. [and all] // Journal of Advanced Transportation. — 2018. — Article ID 6135183.

References

1. Artamonova, S. N. Formirovaniye pravovykh osnov obespecheniya bezopasnosti avtomobil'nogo transporta v Rossii [Formation of legal foundations for ensuring the safety of motor transport in Russia]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1(25). — S. 201—208.
2. Bubnovskaya, T. A. Grazhdansko-pravovaya otvetstvennost' pri ispol'zovanii «bespilotnykh» avtomobiley [Civil liability when using "unmanned" vehicles]// Transportnoye pravo. — 2019. — № 3.
3. Dukhno, N. A. Shkola transportnogo prava [School of transport law]// Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 4(32). — C. 159—166.
4. Krasavchikov, O. A. Vozmeshcheniye vreda, prichinennogo istochnikom povyshennoy opasnosti [Compensation for harm caused by a source of increased danger]. — Moskva: Yuril. lit., 1966.
5. Li, CH. Vnedogovornaya otvetstvennost' za vred, prichinennyy bespilotnymi transportnymi sredstvami [Non-contractual liability for harm caused by unmanned vehicles]/ CH. Li, M. Sungu // Zakon. — 2020. — № 3. — S. 49—56.
6. Solomin, S. K. Ponyatiye vladel'tsa istochnika povyshennoy opasnosti [The concept of the owner of a source of increased danger]/ S. K. Solomin, N. G. Solomina // Zakon. — 2015. — № 10.
7. Chuchayev, A. I. Otvetstvennost' za prichineniye ushcherba vysokoavtomatizirovannym transportom: sostoyaniye i perspektivy [Responsibility for causing damage by highly automated transport: state and prospects]/ A. I. Chuchayev, S. V. Malikov // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2019. — № 6(103). — S. 117—124.
8. Hammel, T. Haftung und Versicherungbei Personenkraft wagenmit Fahrerassistenz systemen // Versich erungsrecht. — 2016. — S. 558.
9. Hey, T. Die außervertragliche Haftung des Herstellers autonomer Fahrzeuge bei Unfällen im Straßenverkehr // Springer Gabler. — 2018. — S. 277.

10. Morando? M. M. Studying the Safety Impact of Autonomous Vehicles Using Simulation-Based Surrogate Safety Measures / Morando M. M. [and all] // Journal of Advanced Transportation. — 2018. — Article ID 6135183.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.4:347.463

© Масленников Максим Аркадьевич
— помощник юриста некоммерческого партнерства «Консультационный центр “Поколение 8?» Группы компаний VINSER
dr.makson2011@yandex.ru

© 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

Особенности предоставления информации при заключении договора коммерческой концессии в сфере оказания транспортных услуг

Аннотация. Данная статья посвящена исследованию наиболее проблемных аспектов, возникающих в контексте предоставления информации по договору коммерческой концессии в сфере осуществления деятельности по оказанию транспортных услуг. В рамках настоящего исследования удалось сформулировать ряд выводов, которые имеют существенное значение как для теоретического понимания рассматриваемой сферы, так и для практики правоприменения. В частности, на основании формально-догматического анализа действующего законодательства удалось прийти к выводу о том, что информация о логистических схемах доставки и порядке организации перевозок по смыслу ст. 1465 ГК РФ является объектом исключительных прав в форме ноу-хау, поскольку организация-перевозчик всегда стремится обеспечить режим ее конфиденциальности в контексте ограничения доступа третьих лиц. Исходя из указанного умозаключения, в дальнейшем в работе было проанализировано имеющееся в позитивном праве противоречие относительно необходимости обязательного предоставления ноу-хау в рамках исполнения правообладателем обязанности по предоставлению пользователю необходимой информации. Результатом осуществленного системно-правового анализа стало обоснованное оригинальное умозаключение, согласно которому

ноу-хау является, прежде всего, объектом исключительных прав и не может подразумеваться в качестве сведений, которые организация-перевозчик, являющаяся ее правообладателем, обязана предоставить пользователю согласно ст. 1031 ГК РФ. Однако обязательной передаче в контексте упомянутой статьи будут подлежать идентификаторы, с помощью которых реализуется доступ к сведениям, составляющим ноу-хау. Наряду с изложенным, в работе делается вывод относительно отсутствия необходимости определения в договоре коммерческой концессии условий использования предоставляемых организацией-перевозчиком сведений в сфере логистики и порядка организации деятельности, поскольку ноу-хау имеет особый режим обеспечения конфиденциальности. Сделанные в статье выводы, по мнению авторов, могут послужить основой для совершенствования системы правового обеспечения хозяйственной деятельности на транспорте с использованием договора коммерческой концессии.

Ключевые слова: коммерческая концессия; правообладатель; пользователь; информация; ноу-хау; организация-перевозчик; оказание транспортных услуг.

© Maksim Ar. Maslennikov
— assistant to the lawyer of the non-profit partnership
"Consulting Center "Generation 8?", VINSER Group of Companies

© 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

Peculiarities of providing information when signing a commercial concession contract on the provision of transport services

Abstract. The current paper has presented the study of the most problematic aspects arising in the context of providing information when signing a commercial concession contract on the provision of transport services. Within the framework of this study, it was possible to formulate a number of conclusions that are essential both for a theoretical understanding of the issue and for the practice of law enforcement. In particular, on the basis of a formal dogmatic analysis of the current legislation, it was possible to come to the conclusion that information on logistics delivery schemes and the procedure for organizing transportation according to the Art. 1465 of the Civil

Code of the Russian Federation is an object of exclusive rights in the form of know-how, since the carrier organization always strives to ensure its confidentiality in the context of restricting a third party's access. Based on this conclusion, in the future, there was analyzed the positive contradiction regarding the need for the obligatory provision of know-how as part of the fulfillment of the rightholder's obligation to provide the user with the necessary information. The result of the conducted system-legal analysis was a well-grounded original conclusion, according to which know-how is, first of all, an object of exclusive rights and cannot be understood as information that the carrier organization, which is its rightholder, is obliged to provide information to the user in accordance with Art. 1031 of the Civil Code of the Russian Federation. However, the identifiers with the help of which access to the information constituting the know-how is realized, will be subject to obligatory transfer. Along with the above, the paper has made a conclusion that there is no need to determine the conditions for using the information provided by the carrier organization in the field of logistics and the procedure for organizing activities in the commercial concession contract, since the know-how has a special confidentiality regime. The conclusions in the current paper, according to the authors, can serve as a basis for improving the law enforcement system for economic activities in transport using a commercial concession contract.

Keywords: commercial concession; rightholder; user; information; know-how; carrier organization; provision of transport services.

Договор коммерческой концессии определился в российском праве в качестве самостоятельного правового института относительно недавно, однако несмотря на это сфера его применения является широкой. В контексте данного договора происходит предоставление права использования в предпринимательской деятельности комплекса исключительных прав одной стороной, т.е. правообладателем, другой стороне, именуемой пользователем. Комплекс принадлежащих правообладателю исключительных прав включает права на товарный знак, знак обслуживания и другие объекты исключительных прав [1, стр. 808].

Заключение договора коммерческой концессии является взаимовыгодным и для пользователя, и для правообладателя. Правообладатель в данном случае освобождается от необходимости создания филиалов или регистрации новых юридических лиц, в то время как пользователь получает возможность использовать в рамках своей деятельности средства индивидуализации, деловую репутацию и технологии правообладателя. Ввиду этого договор коммерческой концессии в настоящее время широко применяется в различных видах деятельности. Не является исключением и сфера оказания транспортных услуг, правовое регулирование которых в контексте системы

транспортных отношений является необходимым условием развития экономики.

В последнее время особо активно практика применения договоров коммерческой концессии развивается в рамках стратегии маркетингового продвижения организаций, оказывающих курьерские услуги по перевозке документов и грузов. Среди них можно выделить такие компании, как ООО «Сдэк», ООО «Главдоставка», ООО «Грузчиков-СервисПлюс», АО «НПС» и другие компании, которые осуществляют доставку как автомобильным, так и железнодорожным и авиационным транспортом.

Стоит отметить, что предоставление пользователю по договору коммерческой концессии необходимой информации со стороны правообладателя является одним из важнейших факторов успешной реализации указанного договора. В контексте оказания возмездных услуг по перевозке данный фактор приобретает еще большее значение, с учетом того, что для эффективного осуществления данного вида деятельности важнейшее значение имеет информация о логистических схемах доставки, порядке распределения штатных должностей, организации взаимодействия между отдельными субъектами осуществления перевозок и прочих аспектах.

Однако в данном случае у потенциального пользователя очень часто возникает вопрос по поводу того, обязан ли будет правообладатель передать ему данную информацию в случае отсутствия соответствующего положения в договоре коммерческой концессии. В то же время организацию-правообладателя, занимающуюся реализацией перевозок, часто интересует вопрос относительно ответственности пользователя в случае разглашения им предоставленной информации, при условии что в договоре не конкретизированы условия ее предоставления. Наличие этих спорных моментов свидетельствует о необходимости их детального изучения и разрешения противоречий в данной сфере.

Для начала необходимо определить сущность такого понятия, как информация. По общему правилу, согласно ст. 2 Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» под информацией понимается совокупность сведений (сообщений, данных), которые могут быть представлены в любой форме.

Стоит отметить, что информация на данный момент не является объектом гражданского права, так как была она исключена из перечня этих объектов в ст. 128 ГК РФ Федеральным законом от 18 декабря 2006 г. № 231-ФЗ «О введении в действие части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации». При этом вопрос о признании информации в качестве самостоятельного объекта гражданского права остается дискуссионным. Во многом это связано с тем, что из информационного законодательства не было исключено положение, что информация может являться объектом гражданско-правовых отношений.

Кроме этого, в ряде положений ГК РФ используется термин «информация». В частности, ст. 857 ГК РФ содержит упоминание о сведениях, составляющих банковскую тайну, в свою очередь ст. 1465 ГК РФ раскрывает понятие секрета производства, в качестве которого признаются сведения производственного, технического, экономического, организационного и иного характера [6, стр. 140].

Ввиду этого такие ученые, как И. Л. Бачило, Т. Л. Левшина, Д. В. Ломакин С. Тараканов, Г. Д. Отнюкова, относят информацию к объектам гражданских правоотношений [5, стр. 101].

Однако существует и другая позиция. Согласно мнению Е. А. Суханова, в качестве самостоятельного объекта гражданского права может выступать только охраноспособная информация в форме коммерческой тайны, секрета производства (ноу-хау) [4, стр. 77].

На наш взгляд, в данном случае для наиболее верного определения отраслевой принадлежности такой категории, как информация, необходимо исходить из того, что предмет гражданского права ограничен имущественными отношениями и личными неимущественными отношениями. В свою очередь информация является весьма широким понятием и подразумевает в том числе такие категории, как государственная тайна, общеизвестные, конфиденциальные (служебная, коммерческая тайна, персональные данные) и иные сведения.

Отсюда можно сделать вывод о том, что содержание информации, как объекта, выходит за рамки регулируемых гражданским правом отношений, так как данное явление фигурирует не только в гражданском, но и конституционном, административном, уголовном и других отраслях права. Ввиду этого правовое регулирование данного объекта осуществляется в рамках информационного права, которое по аналогии с транспортным правом представляет собой комплексную отрасль российского права.

Таким образом, в рамках гражданско-правовых отношений реализуется предоставление и защита тех или иных сведений, однако в данном случае речь об этих действиях идет в контексте реализации прав и обязанностей, а не оборота объектов.

Выделяется два основных вида информации — общедоступная и информация ограниченного доступа. К общедоступной информации относятся любые общеизвестные сведения и другая информация, доступ к которой не ограничен. В свою очередь под информацией ограниченного доступа понимаются те сведения, доступ к которым ограничен законодательством в целях защиты основ конституционного строя, нравственности, здоровья, прав и законных интересов других лиц, обеспечения обороны страны и безопасности государства [2, стр. 131].

Рассматривая предоставление информации непосредственно в рамках договора коммерческой концессии, необходимо отметить, что согласно ст. 1031 ГК РФ одной из обязанностей правообладателя по данному договору

является предоставление пользователю технической и коммерческой документации, а также иной информации, необходимой для реализации прав, предоставленных по договору коммерческой концессии [3, стр. 52]. Исходя из сущности данного договора, можно прийти к выводу, что в данной статье речь идет о реализации исключительных прав.

Ввиду этого представляется, характер предоставляемой по договору коммерческой концессии информации, необходимой для осуществления деятельности в сфере оказания транспортных услуг, будет зависеть от того, какие именно исключительные права предоставляются по этому договору.

В п. 3.4.3 приказа Роспатента от 29 декабря 2009 г. № 186 резюмируется, что в ст. 1027 ГК РФ не установлен исчерпывающий перечень объектов исключительных прав, права на использование которых, наряду с товарными знаками или знаками обслуживания, могут предоставляться по договору коммерческой концессии. Отсюда следует, что по договору коммерческой концессии могут быть предоставлены права на коммерческое обозначение, ноу-хау и другие объекты.

При заключении договора коммерческой концессии в сфере услуг по перевозке грузов, как уже было указано ранее, важным моментом для пользователя является передача сведений о логистических схемах доставки и об организации взаимодействия между отдельными субъектами осуществления перевозок. Данные сведения вполне соотносятся с категорией такого объекта исключительных прав, как секрет производства (ноу-хау), поскольку имеют технический, экономический и организационный характер, а также обладают действительной или потенциальной коммерческой ценностью ввиду того, что организация-перевозчик в любом случае будет стремиться ограничить доступ третьих лиц к данным сведениям путем обеспечения их конфиденциальности.

Таким образом в данном случае можно наблюдать весьма противоречивую ситуацию. Статья 1031 ГК РФ предусматривает обязанность правообладателя предоставить пользователю всю информацию, необходимую для реализации исключительных прав в отношении предоставленных по договору объектов, в то время как коммерческие сведения в форме ноу-хау одновременно являются и информацией, и объектом исключительного права. Ввиду этого в данном случае возникает вопрос по поводу того, подразумевается ли в контексте данной статьи обязательное предоставление ноу-хау.

На наш взгляд, необходимо исходить из того, что в рамках гражданско-правовых отношений согласно ст. 1465 ГК РФ ноу-хау выступает прежде всего как объект исключительных прав, в то время как в качестве информации данная категория понимается уже в контексте ст. 2 Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и о защите информации».

Отсюда можно сделать вывод, что в рамках договора коммерческой концессии не предполагается обязательное предоставление ноу-хау. Правообладателю принадлежит исключительное право на данный объект, и вопрос о предоставлении права его использования будет решаться непосредственно в рамках положений договора коммерческой концессии. Отсюда следует, что если исключительное право на ноу-хау, составляющее сведения относительно логистики и порядка организации перевозок, не было предоставлено в рамках данного договора, то правообладатель не обязан предоставлять пользователю соответствующую информацию.

Стоит отметить, что для использования ноу-хау пользователю могут понадобиться сведения о паролях, логинах и других идентификаторах. В случае, если в договоре коммерческой концессии будет предусмотрено предоставление пользователю ноу-хау, то правообладатель в силу уже упомянутой ст. 1031 ГК РФ обязан предоставить ему информацию об указанных идентификаторах, если с ними связывается возможность использования предоставленного объекта исключительных прав.

Так, из решения Арбитражного суда Челябинской области по делу № А76-18877/2018 следует, что по договору коммерческой концессии правообладатель предоставил пользователю исключительные права на использование товарного знака и ноу-хау. Индивидуальный предприниматель Бычкова А. В., являющаяся пользователем по данному договору, указывала на то, что индивидуальный предприниматель Анкушев А. Н., являющийся правообладателем, не предоставил ей необходимую информацию для использования сведений, составляющих ноу-хау. В положениях договора коммерческой концессии было установлено, что доступ к сведениям, представляющим собой ноу-хау (план развития, брендбук, программное обеспечение), реализуется через корпоративный аккаунт. Суд пришел к выводу, что правообладатель предоставил пользователю необходимую информацию для использования этих сведений путем передачи пароля для доступа к данному аккаунту и предоставления разрешения на редактирование некоторых размещенных на нем документов.

Говоря о предоставлении сведений по договору коммерческой концессии, реализуемого в сфере осуществления перевозок грузов и документов, не стоит забывать, что существует риск их разглашения пользователем. В данном случае необходимо рассмотреть такой аспект, как ограничение доступа к информации. Как уже было указано ранее, существует два вида информации — общедоступная и информация ограниченного доступа, при этом информация ограниченного доступа подразделяется на два других вида — государственная тайна и конфиденциальная информация. Согласно Указу Президента РФ от 6 марта 1997 г. № 188 «Об утверждении перечня сведений конфиденциального характера» к числу информации конфиденциального характера относится коммерческая тайна.

Предоставляемую правообладателем информацию в сфере логистики и порядка организации деятельности по перевозкам представляется возможным отнести к данному виду, поскольку под коммерческой тайной, по аналогии с ноу-хау, понимаются сведения различного характера, имеющие для правообладателя коммерческую ценность в силу неизвестности третьим лицам (ст. 3 Федерального закона от 29 июля 2004 г. № 98-ФЗ «О коммерческой тайне»). Отличие коммерческой информации от ноу-хау состоит в том, что последнее является более узкой категорией, так как режим коммерческой тайны распространяется в том числе на сведения о руководителях фирмы, о мерах, принимаемых по защите безопасности и многие другие аспекты.

Возможность привлечения к ответственности за разглашение коммерческой тайны связывается с обеспечением конфиденциальности составляющей ее информации.

В п. 4 ч. 1 ст. 10 Федерального закона «О коммерческой тайне» определены меры, которые обладатель информации должен принимать для обеспечения ее конфиденциальности. В контексте договорных отношений наиболее подходящей среди обозначенных мер видится регулирование порядка использования информации, составляющей коммерческую тайну, на основании гражданско-правовых договоров. Однако в данном случае, исходя из толкования законодательства, не совсем ясно, подразумевал ли законодатель в качестве данной меры существующие договорные отношения правообладателя и определенных лица, на основании которых они могут использовать коммерческую тайну, либо наличие непосредственных указаний на реализацию данной меры в контексте положений договора. Представляется, что в этом случае более правильным будет последний вариант толкования.

Таким образом, по общему правилу для обеспечения конфиденциальности информации, составляющей коммерческую тайну, в договоре коммерческой концессии или в дополнительном соглашении необходимо предусматривать положения, регулирующие порядок и условия ее использования.

Однако относительно сведений ноу-хау можно наблюдать иную ситуацию, поскольку ввиду внесенных в ст. 1465 ГК РФ изменений с 1 октября 2014 г. сохранение конфиденциальности данных сведений именно путем введения режима коммерческой тайны не является обязательным (п. 144 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 23 апреля 2019 г. № 10 «О применении части четвертой Гражданского кодекса Российской Федерации»). В данном случае сведения, составляющие ноу-хау, считаются конфиденциальной информацией, если к таким сведениям у третьих лиц нет свободного доступа на законном основании и если их обладатель принимает разумные меры для соблюдения их конфиденциальности. Перечень данных мер не уточняется в законодательстве, поэтому представляется, что суды при разрешении

вопросов в данной сфере, должны оценивать данные меры исходя из того, каким образом они ограничивают доступ к сведениям, составляющим ноу-хау.

Так, в рамках рассмотрения уже упомянутого дела № А76-18877/2018 Арбитражный суд Челябинской области пришел к выводу, что довод пользователя по договору коммерческой концессии о недоказанности правообладателем обстоятельств введения режима коммерческой тайны в отношении сведений, составляющих секрет производства (ноу-хау), является несостоятельным. К данному выводу суд пришел на основе того, что принятие правообладателем мер для соблюдения конфиденциальности информации подтверждается фактом ограничения доступа с помощью установления пароля к аккаунту, на котором размещены сведения представляющие ноу-хау.

Таким образом, предоставление организацией-перевозчиком информации при заключении договора коммерческой концессии в сфере оказания транспортных услуг имеет несколько важных нюансов.

Во-первых, наличие на стороне данной организации обязанности по предоставлению информацию в сфере логистики и порядка организации перевозок будет четко связана с обозначением или отсутствием в договоре коммерческой концессии условия передачи данной информации, фактически представляющей собой ноу-хау. При этом в случае обозначения в договоре такого условия организация-перевозчик в обязательном порядке обязана также предоставить пользователю сведения о необходимых для использования данной информации идентификаторах даже в случае отсутствия прямого указания на это в договоре.

Говоря об ответственности пользователя за разглашение предоставленной ему информации следует отметить, что применительно к предоставлению информации в сфере логистики и порядка организации перевозок необходимость четкой регламентации порядка ее использования в договоре отсутствует. Данная информация является объектом исключительных прав в форме ноу-хау, конфиденциальность которой в свою очередь может быть реализована путем обеспечения ограниченного доступа на законном основании и осуществлением правообладателем разумных мер для соблюдения их конфиденциальности.

Литература

1. Брагинский, М. И. Договорное право. Кн. третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — Москва : Статут, 2002.
2. Лопатин, В. Н. Защита интеллектуальной собственности. Актуальные проблемы теории и практики. — Том 3 / В. Н. Лопатин, В. В. Дорошков ; под редакцией В. Н. Лопатина. — Москва : Издательство Юрайт, 2010.

3. Рузакова, О. А. Договоры о создании результатов интеллектуальной деятельности и распоряжении исключительными правами: учебно-практическое пособие для магистров. — Москва : Проспект, 2017.
4. Кириченко, О. В. Информация как объект гражданских правоотношений // Современное право. — 2014. — № 9. — С 77—81.
5. Настин, П. С. Информация как объект организационно-информационных правоотношений в деятельности хозяйственных обществ // Бизнес, менеджмент и право. — 2014. — № 1(29). — С 100—104.
6. Попова, В. А. Ноу-хау как инструмент развития инновационного потенциала российской предпринимательской среды // Вестник университета. — 2014. — № 6. — 139—143.

References

1. Braginskiy, M. I. Dogovornoye pravo [Contract law]. Kn. tret'ya: Dogovory o vypolnenii rabot i okazanii uslug / M. I. Braginskiy, V. V. Vitryanskiy. — Moskva : Statut, 2002.
2. Lopatin, V. N. Zashchita intellektual'noy sobstvennosti. Aktual'nyye problemy teorii i praktiki [Protection of intellectual property. Actual problems of theory and practice]. — Tom 3 / V. N. Lopatin, V. V. Doroshkov ; pod redaktsiyey V. N. Lopatina. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2010.
3. Ruzakova, O. A. Dogovory o sozdanii rezul'tatov intellektual'noy deyatel'nosti i rasporyazhenii isklyuchitel'nymi pravami [Agreements on the creation of the results of intellectual activity and the disposal of exclusive rights]: uchebno-prakticheskoye posobiye dlya magistrov. — Moskva : Prospekt, 2017.
4. Kirichenko, O. V. Informatsiya kak ob"yekt grazhdanskikh pravootnosheniy [Information as an object of civil legal relations] // Sovremennoye pravo. — 2014. — № 9. — S 77—81.
5. Nastin, P. S. Informatsiya kak ob"yekt organizatsionno-informatsionnykh pravootnosheniy v deyatel'nosti khozyaystvennykh obshchestv [Information as an object of organizational and informational legal relations in the activities of economic societies]// Biznes, menedzhment i pravo. — 2014. — № 1(29). — S 100—104.
6. Popova, V. A. Nou-khau kak instrument razvitiya innovatsionnogo potentsiala rossiyskoy predprinimatel'skoy sredy [Know-how as a tool for the development of the innovative potential of the Russian business environment] // Vestnik universiteta. — 2014. — № 6. — 139—143.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 656

© Максимова Татьяна Алексеевна
аспирант кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
aksi-nika@bk.ru

Прекращение действия свидетельства об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок как мера ответственности перевозчиков (на примере Московской области)

Аннотация. В статье показана разница между перевозками, осуществляемым по государственным (муниципальным) контрактам, по регулируемым тарифам и перевозками, осуществляемыми на основании свидетельств по нерегулируемому тарифу. Подробно изложены основания прекращения действия свидетельства об осуществлении перевозок пассажиров и багажа и последствия такого прекращения для перевозчиков. Даны предложения по усовершенствованию законодательства в целях контроля за деятельностью перевозчиков.

Ключевые слова: свидетельство об осуществлении перевозок; основания прекращения действия свидетельства; органы, осуществляющие контроль за перевозками; перевозка пассажиров и багажа.

© Tatiyana Al. Maksimova
— post graduate of the department ‘Administrative law, ecological law, information law’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

Termination of the Transportation Certificate along the regular transportation routes as a measure of the carriers' liability (on the example of the Moscow region)

Abstract. The current paper has considered the difference between transportations carried out under state (municipal) contracts, at regulated tariffs and transportations carried out on the basis of certificates at an unregulated tariff. There have been considered in detail the reasons for the termination of the Certificate of passenger and baggage transportation and the consequences of such termination for carriers. There have been made the proposals for improving the legislation in order to control the activities of carriers.

Keywords: Transportation Certificate; reasons for termination of the Certificate; bodies controlling transportation; transportation of passengers and baggage.

Перевозка пассажиров автомобильным транспортом и городским наземным электрическим транспортом регулируется 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» (далее — Закон об организации пассажирских перевозок).

Названный Закон выделяет два вида перевозок: перевозка пассажиров и багажа по регулярным маршрутам по регулируемым тарифам и по нерегулируемым тарифам.

Регулярные перевозки по регулируемым тарифам осуществляются с применением тарифов, установленных уполномоченными органами государственной власти субъектов РФ или органами местного самоуправления с предоставлением права льготного проезда.

Регулярные перевозки по нерегулируемым тарифам осуществляются с применением тарифов, установленных перевозчиком.

Органы исполнительной власти субъекта РФ и органы местного самоуправления для обеспечения доступности транспортных услуг для населения устанавливают маршруты регулярных перевозок по регулируемым тарифам, осуществление регулярных перевозок по которым обеспечивается путем заключения государственного (муниципального) контракта по результатам конкурсных процедур.

Предметом государственного (муниципального) контракта на осуществление пассажирских перевозок является выполнение работ, связанных с осуществлением регулярных перевозок по регулируемым тарифам.

По сути, государственный (муниципальный) контракт на осуществление регулярных перевозок по регулируемым тарифам можно отнести к договору подряда.

В рамках договорных отношений уполномоченный орган обладает большим объемом прав по отслеживанию исполнения государственного

(муниципального) контракта, например, наблюдает за регулярностью движения, использованием надлежащего транспорта на маршрутах, осуществляет приемку выполненных работ, имеет право привлечь перевозчика к ответственности за несоблюдение условий контракта, взыскать с него неустойку или, в случае грубых нарушений условий контракта, расторгнуть его.

Иная ситуация складывается при осуществлении регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам.

Право осуществления регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам подтверждается свидетельством об осуществлении перевозок по соответствующему маршруту (ст. 17 Закона об организации пассажирских перевозок).

Свидетельства об осуществлении перевозок по нерегулируемым тарифам выдаются уполномоченными органами по результатам проведения открытого конкурса. После завершения конкурсных процедур победителю (перевозчику) выдается свидетельство и карты маршрута. При этом договорные отношения между перевозчиком и уполномоченным органом отсутствуют, а следовательно, нет возможности привлечения перевозчика к гражданско-правовой ответственности и понуждению к добросовестному исполнению своих обязательств по перевозке пассажиров.

С целью недопущения злоупотребления перевозчиками своими правами, а также для регулирования пассажирских перевозок по нерегулируемым маршрутам нормами Закона об организации пассажирских перевозок предусмотрены основания для прекращения действия свидетельств. Таким образом, прекращение действия свидетельства об осуществлении пассажирских перевозок по нерегулируемым тарифам можно рассматривать как меру ответственности перевозчиков.

Прекращение действия свидетельств об осуществлении пассажирских перевозок регулируется ст. 29 Закона об осуществлении регулярных перевозок. Данной статьей предусмотрены следующие основания для прекращения действия свидетельства: аннулирование лицензии на перевозку пассажиров; вступление в законную силу решения суда о прекращении действия свидетельства; заявление перевозчика о прекращении действия свидетельства; окончание срока действия свидетельства; вступление в силу решения о прекращении перевозок по нерегулируемому тарифу и начале осуществления перевозок по регулируемому тарифу; принятие уполномоченным органом решения о прекращении действия свидетельства в связи с невыполнением перевозчиком перевозок по маршруту в отсутствие чрезвычайной ситуации ни одного рейса, предусмотренного расписанием, в течение более чем трех дней подряд (за исключением перевозок по межрегиональному маршруту); принятие уполномоченным органом

решения о прекращении перевозок в связи с невыполнением перевозчиком более пяти рейсов подряд, предусмотренных расписанием.

Остановимся подробнее на основаниях прекращения действия свидетельств в связи с недобросовестным поведением перевозчика.

Закон об организации перевозок возлагает на уполномоченный орган обязанность обратиться в суд с заявлением о прекращении действия свидетельств в следующих случаях:

— неоднократное в течение года непредставление перевозчиком ежеквартальных отчетов;

— неоднократное в течение года привлечение перевозчика к административной ответственности за совершение правонарушений, предусмотренных ч. 4 и 5 ст. 11.33 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) (использование транспортного средства без карты маршрута или с иными характеристиками, чем те, которые предусмотрены в карте маршрута);

— непредставление в случае и сроки, установленные законом, заявления об изменении маршрута, а также наличие обоснованной жалобы на выполнение в течение одного месяца двух или более рейсов ранее времени, установленного расписанием (только для межрегиональных маршрутов);

— иные основания, установленные соглашением между субъектами РФ или законом субъекта РФ.

На основании ст. 37 Закона об осуществлении регулярных перевозок перевозчики обязаны направлять в уполномоченный орган ежеквартальные отчеты об осуществлении регулярных перевозок.

Форма ежеквартальных отчетов утверждена приказом Минтранса России от 16 декабря 2015 г. № 367, где также установлено, что отчет об осуществлении регулярных перевозок предоставляется в уполномоченные орган ежеквартально, не позднее 15 числа месяца, следующего за отчетным кварталом.

Форма ежеквартального отчета предусматривает предоставление сведений об общем количестве рейсов за отчетный период, рассчитанное исходя из установленного расписания; общее количество выполненных рейсов и рейсов, прерванных в результате поломки транспортных средств и завершенных транспортными средствами, направленных на их замену за отчетный период; сведения о невыполненных рейсах, в том числе прерванных и незавершенных в результате поломки транспортных средств.

Учитывая, что уполномоченный орган имеет право прекратить действие свидетельства во внесудебном порядке в связи с невыполнением перевозчиком в отсутствие чрезвычайной ситуации перевозок в течение более трех дней подряд, непредставление ежеквартальных отчетов создает препятствие уполномоченному органу в реализации контрольно-

надзорных функций в отношении исполнения перевозчиком установленного расписания маршрута.

Таким образом, непредставление ежеквартальных отчетов в сроки, установленные приказом Минтранса России, является одним из оснований для прекращения действия свидетельства.

Частью 4 и 5 ст. 11.33 КоАП РФ установлены основания для привлечения к административной ответственности за отсутствие карты маршрута при осуществлении перевозки пассажиров и багажа по регулярным маршрутам либо осуществлении перевозок пассажиров и багажа транспортным средством с иными характеристиками, чем указаны в карте маршрута.

Как уже было отмечено выше, свидетельство об осуществлении перевозок по маршруту регулярных перевозок выдается победителю открытого конкурса. Критериями оценки заявок участников открытого конкурса являются в том числе влияющие на качество перевозок характеристики транспортных средств, на которых перевозчик планирует осуществлять перевозки: наличие низкого пола у транспортного средства, систем кондиционирования, места для размещения инвалидной коляски.

Условиями конкурса предусматривается, что на момент проведения конкурса у перевозчика могут отсутствовать транспортные средства, предлагаемые к перевозке, однако в этом случае перевозчик берет на себя обязательства приобрести данные транспортные средства и предоставляет на открытый конкурс гарантийные обязательства.

По окончании конкурсных процедур перевозчик представляет документы, подтверждающие право собственности или иное вещное право на транспортные средства, указанные в заявке. На эти транспортные средства выдаются карты маршрута.

Таким образом, карта маршрута регулярных перевозок является одним из основных документов, подтверждающих право перевозчика на осуществление деятельности по перевозке пассажиров и багажа по маршруту регулярных перевозок. Каждый субъект, осуществляющий перевозки по маршруту, обязан иметь карту маршрута на каждое используемое транспортное средство. При этом в каждой карте маршрута отражаются заявленные в конкурсной заявке характеристики транспортного средства.

Использование транспортного средства без карты маршрута не допускается, как и не допускается использование транспортного средства с иными характеристиками, чем указаны в карте маршрута. За нарушение указанных требований нормами КоАП РФ установлена административная ответственность.

Таким образом прекращение действия свидетельства в связи с неоднократным привлечением перевозчика к административной ответственности по ч. 4 и 5 ст. 11.33 КоАП РФ направлено на борьбу с недобросовестными перевозчиками, которые на момент проведения

конкурса могут заявить о намерении осуществлять перевозку пассажиров и багажа транспортными средствами с улучшенными характеристиками, что позволит им стать победителями открытого конкурса, а на деле осуществлять перевозку иными транспортными средствами.

Перечень оснований для прекращения действия свидетельства об осуществлении перевозок пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок, установленный Законом об организации пассажирских перевозок, не является исчерпывающим. Субъекты РФ вправе принимать законы, содержащие иные основания для прекращения действия свидетельства. К числу таких законов относится закон Московской области от 27 декабря 2005 г. № 268/2005-ОЗ «Об организации транспортного обслуживания населения на территории Московской области» (далее — Закон Московской области).

Статьей 14.3 Закона Московской области установлены следующие обстоятельства для обращения уполномоченного органа в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок пассажиров и багажа:

— нарушение перевозчиком срока приступления к осуществлению перевозок, установленного Законом об организации пассажирских перевозок;

— неоднократное в течение года привлечение водителей перевозчика к административной ответственности по ч. 2 ст. 8.1 Кодекса Московской области об административных правонарушениях (невыдача пассажиру билета);

— неоднократное в течение года привлечение перевозчика к административной ответственности по ст. 8.4 Кодекса Московской области об административных правонарушениях (нарушение требований о возможности безналичной оплаты за проезд, а также требований к размещению знака о наличии такой возможности);

— нарушение требований к перевозчикам, установленных постановлением Правительства Московской области от 16 апреля 2018 г. № 231/9;

— неоднократное в течение года невыполнение ни одного рейса в течение дня, предусмотренного расписанием, в отсутствие чрезвычайной ситуации;

— поступление информации от органов государственной власти о неоднократном нарушении перевозчиком требований к прохождению обязательного медосмотра водителей, требований пожарной безопасности, требований налогового законодательства, требований к экологическим характеристикам транспортных средств, о совершении по вине водителей перевозчиков более двух дорожно-транспортных происшествий, повлекших причинение вреда здоровью двух и более граждан, или одного дорожно-транспортного происшествия, в результате которого имеются погибшие, о нарушении перевозчиком требований о

допуске к управлению транспортными средствами водителей, не имеющих российских водительских удостоверений;

— нарушение перевозчиком требований, установленных ст. 34.1 Закона об организации пассажирских перевозок, в соответствии с которой к управлению транспортными средствами допускаются только водители, заключившие трудовой договор с перевозчиком, либо индивидуальный предприниматель, которому выдано свидетельство об осуществлении перевозок пассажиров и багажа, а также наличие на праве собственности или ином вещном праве транспортных средств, на которые выданы карты маршрута;

— нарушение установленных требований к максимальному сроку эксплуатации транспортных средств (в настоящее время действие статьи, устанавливающей требования к максимальному сроку эксплуатации транспортных средств, приостановлено до 1 января 2022 г.).

Как видим, перечень оснований является существенным, остановимся на некоторых основаниях более подробно.

Одним из самых распространенных правонарушений является невыдача пассажиру билета, ответственность за указанное правонарушение установлена ч. 2 ст. 8.1 Кодекса Московской области об административных правонарушениях, санкция статьи предусматривает штраф в размере 2 тыс. руб. Штраф выносится в отношении водителя или иного лица, ответственного за выдачу документов, подтверждающих оплату проезда.

Как правило, водители, привлеченные к административной ответственности по указанной статье, оплачивают административный штраф. При этом водитель не обязан уведомлять о вынесенном штрафе своего работодателя.

Довольно часто уполномоченный орган обращается в суд с заявлением о прекращении действия свидетельства об осуществлении перевозок, а перевозчик даже не имеет сведений о привлечении водителей к административной ответственности по ч. 2 ст. 8.1 Кодекса Московской области об административных правонарушениях. Таким образом, на наш взгляд, присутствует признак правовой неопределенности, в соответствии с которым к административной ответственности привлекается одно лицо, а при неоднократном привлечении за указанное нарушение ответственность в виде прекращения действия свидетельства об осуществлении перевозок наступает у другого лица — перевозчика, не имеющего возможность даже оспорить наложение административного штрафа на водителя.

Иначе выглядит ситуация с прекращением действия свидетельства об осуществлении перевозок в связи с неоднократным привлечением к административной ответственности за правонарушение, предусмотренное ст. 8.4 Кодекса Московской области об административных правонарушениях. В соответствии с данной статьей к административной ответственности привлекаются перевозчики, не

выполняющие требования о возможности безналичной оплаты за проезд, не разместившие знак о наличии такой возможности или в случаях, если знак не соответствует установленным требованиям. Статьей 14.1 Закона Московской области установлено требование к перевозчикам о необходимости размещения в салоне транспортного средства знака о возможности безналичной оплаты. Требования к знаку и порядку его размещения в салоне установлены распоряжением Министерства транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области от 25 мая 2020 г. № 400-Р.

Порядком функционирования системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и перевозки багажа на общественном транспорте Московской области, учете проданных билетов и совершенных поездок, утвержденным постановлением Правительства Московской области от 10 сентября 2014 г. № 727/36, установлено, что перевозчик обязан обеспечить установку и функционирование на всех транспортных средствах, используемых для перевозки пассажиров и багажа по маршрутам регулярных перевозок, терминалов оплаты и размещение логотипа системы обеспечения безналичной оплаты проезда пассажиров и перевозки багажа на общественном транспорте Московской области и информационных материалов о возможности использования электронных средств платежа для оплаты проезда, в том числе единых транспортных карт, на бортах и внутри салонов всех транспортных средств, используемых перевозчиком.

В случае неисправности терминалов оплаты, установленных в транспортных средствах, и невозможности по этой причине произвести оплату проезда перевозчики не вправе отказать пассажирам в оказании услуг по перевозке. В таком случае перевозчики оказывают услугу перевозки без взимания платы за проезд с пассажира.

Кроме того, законодательством РФ установлено право граждан на достоверную информацию об оказываемой услуге. Однако не все граждане в полной мере знают свои права, а недобросовестные перевозчики этим пользуются.

На территории Московской области участились случаи взимания водителем наличной оплаты за проезд в связи с «неработающим» терминалом оплаты. Кроме того, использование средств безналичной оплаты препятствуют распространению новой коронавирусной инфекции COVID-19.

Таким образом, такое основание для прекращения действия свидетельства об осуществлении перевозок, как неоднократное привлечение к административной ответственности по ст. 8.4 Кодекса Московской области об административных правонарушениях является обоснованным и отвечает критериям правовой определенности.

Частью 4 ст. 17 Закона об организации пассажирских перевозок допускается установление законом или иным нормативным правовым

актом субъекта РФ требований к перевозчиком, исходя из максимального количества транспортных средств, используемых на маршруте, максимально допустимого соотношения между количеством рейсов, невыполненных в течение квартала, и количеством рейсов, установленных расписанием, обязанности перевозчиков передавать мониторинговую информацию в региональную (муниципальную) информационную систему, обязанности обеспечения исправной работы оборудования для перевозке маломобильных групп граждан, систем безналичной оплаты, электронного информационного табло, системы контроля температуры воздуха, обязанности информирования уполномоченного органа об изменении тарифов на перевозку пассажиров и багажа.

Указанные требования установлены для перевозчиков Московской области постановлением Правительства Московской области от 16 апреля 2018 г. № 231/9. Так, что максимальное количество транспортных средств на маршруте не должно превышать максимальное количество транспортных средств, указанных в соответствующем реестре, а максимально допустимое соотношение между количеством невыполненных рейсов и рейсов, установленных расписанием, составляет 3%.

Проверить соблюдение указанных требований можно с помощью системы Региональной навигационно-информационной системы Московской области (РНИС МО). Логично, что следующим требованием идет передача перевозчиком мониторинговой информации в РНИС МО.

За непередачу мониторинговой информации Кодексом Московской области об административных правонарушениях установлена административная ответственность по ст. 8.7, предусматривающей наложение штрафа на перевозчиков в размере от 70 до 100 тыс. руб.

Неоднократное в течение года невыполнение перевозчиком ни одного рейса в течение дня в отсутствие чрезвычайной ситуации также может быть подтверждено информацией из РНИС МО.

Анализируя изложенное выше, можно прийти к выводу, что для перевозчиков, осуществляющих перевозки по маршрутам регулярных перевозок по нерегулируемым тарифам, ответственность за нарушение требований законодательства намного выше. Ведь при равных условиях, например, при отсутствии в транспортном средстве системы контроля температуры воздуха, для перевозчиков, заключивших государственный (муниципальный) контракт, ответственность будет в виде взыскания с них неустойки (штрафа), в то время как для перевозчиков, получивших свидетельство об осуществление перевозок, речь уже может идти о прекращении его действия. При этом выявить нарушения государственных (муниципальных) контрактов намного проще для заказчика, чем выявить нарушения перевозчиков, получивших свидетельство об осуществлении перевозок.

Определение оснований для прекращения действия свидетельства об осуществлении перевозок находится в ведении нескольких различных органов и организаций. Например, полномочием по привлечению к административной ответственности по ст. 8.1 Кодекса Московской области об административных правонарушениях обладает государственное казенное учреждение «Административно-пассажирская инспекция», а полномочием по привлечению к административной ответственности по ст. 8.7 КоАП МО — Министерство транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области. К административной ответственности по ст. 11.33 привлекает Центральное межрегиональное управление государственного автодорожного надзора Федеральной службы по надзору в сфере транспорта (ЦМУГАДН). Информацией о дорожно-транспортных происшествиях располагает ГИБДД, а о совершении налоговых правонарушений — налоговые органы. Порой собрать информацию от всех контролирующих органов бывает затруднительно, особенно учитывая количество перевозчиков Московской области.

Для координации органов и организаций, с целью выявления нарушений требований транспортного законодательства Министерством транспорта и дорожной инфраструктуры Московской области создана рабочая группа, куда включены представители перечисленных органов. Однако и этого бывает не достаточно, учитывая, что на территории Московской области существует множество муниципальных маршрутов, отследить нарушения по которым бывает не просто.

Представляется целесообразным создать единую межведомственную информационную систему, которая будет содержать в себе информацию о нарушениях перевозчиком требований транспортного законодательства и о фактах привлечения его к административной ответственности.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 339.9:347.463

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

Разработка перспективных моделей автомобильного и морского пунктов пропуска через государственную границу

Аннотация. В данной статье рассматривается концепция интеллектуального пункта пропуска и ее реализация в виде разработки перспективных моделей пунктов пропуска через Государственную границу РФ. Рассматриваются стратегические направления и концепции в данной сфере. Целью данной статьи является анализ достигнутых результатов по разработке перспективных моделей и обозначение дальнейших направлений их реализации как через призму практики деятельности ФТС России и других органов государственных контрольных органов, осуществляющих контроль (надзор) в местах пересечения таможенной границы, так и для проведения научных исследований. Очевидно, что состояние пунктов пропуска является сдерживающим фактором роста внешней торговли товарами. При этом также надо учитывать развитие транзитного потенциала территории РФ. Несомненно то, что перспективные модели пунктов пропуска должны вобрать в себя все передовые таможенные и другие технологии: применение инспекционно-досмотровых комплексов и других современных технических средств таможенного контроля; устройств автоматической видео- и фотофиксации, в том числе номеров транспортных средств; автоматизированной или автоматической диспетчеризации движения транспортных средств через территорию пункте пропуска; использование электронных пломб ГЛОНАСС. Столь большое количество сложной аппаратуры, которая будет формировать большие массивы данных, требует наличия эффективной системы управления, ядром которой должна стать единая информационная система. Принципиальным моментом является переход к качественно новому уровню автоматизации, за которым должен стоять «искусственный интеллект». В будущем беспилотные транспортные

средства должны безостановочно миновать пункты пропуска (при отсутствии таможенных и иных рисков) с минимальным вмешательством человека. Пока что обозначаются лишь будущие контуры данных моделей, но первые шаги — самые важные. Очевидно, что мы переходим на новую ступень развития международной логистики в нашей стране.

Ключевые слова: модель пункта пропуска; искусственный интеллект; государственная граница; таможенные органы; морской и автомобильный транспорт.

© Aleksey V. Gubin
— Candidate of Economic Sciences, associate professor
of the department 'Customs Law and Organization
of the Customs Affairs' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

The development of promising models of road and maritime checkpoints across the state border

Abstract. The current paper has considered the concept of an intelligent checkpoint and its introduction in the form of developing promising models of checkpoints across the state border of the Russian Federation. There have been presented strategic directions and concepts in this area. The purpose of the paper was to analyze the results achieved in the development of promising models and identify further directions for their implementation both through the prism of the practice of the FCS of Russia and other state control bodies exercising control (supervision) at the customs checkpoints, and for conducting scientific research. It is obvious that the state of checkpoints is a constraining factor in the growth of foreign trade of goods. In this case, it is also necessary to take into account the development of the transit potential of the territory of the Russian Federation. There is no doubt that the promising models of checkpoints should incorporate all advanced customs and other technologies, e.g. the use of inspection systems and other modern technical means of customs control; devices for automatic video and photographic recording, including vehicle numbers; automated or automatic dispatching of the movement of vehicles across the checkpoint; use of electronic seals GLONASS. Such a large number of complex tools and technologies that will form large amounts of data, requires an effective control system, the core of which should be a unified database system. The fundamental point is the transition to a qualitatively new level of automation, based on "artificial intelligence". In the future, unmanned vehicles must pass through checkpoints non-stop (in the absence of customs and other risks) with minimal human participation. There

have been identified the future outlines of these models, since we are moving to a new stage in the development of international logistics in our country.

Keywords: checkpoint model; Artificial Intelligence; state border; the Customs; maritime and road transport.

В программном документе ФТС России — Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 23 мая 2020 г. № 1388-р) — установлено, что одной из основных причин низкой эффективности таможенных операций и таможенного контроля в местах перемещения товаров через таможенную границу является далекое от идеального состояние пунктов пропуска через Государственную границу РФ.

В Стратегии дается оценка, что на данный момент лишь примерно 15% пунктов пропуска соответствуют установленным требованиям (утверждены решением Комиссии Таможенного союза от 22 июня 2011 г. № 688 «О Единых типовых требованиях к оборудованию и материально-техническому оснащению зданий, помещений и сооружений, необходимых для организации государственного контроля в пунктах пропуска через таможенную границу Евразийского экономического союза…»). Также указано, что более 65% пунктов пропуска необходимо реконструировать и модернизировать. В документе отмечается, что финансирование данных мероприятий ограничено, поэтому важно правильно расставить приоритеты.

В качестве одного из таких приоритетов определена автоматизация проводимых операций на основе современных информационных технологий, для чего планируется использовать искусственный интеллект. Таким образом, начато формирование концепции и перспективных моделей «интеллектуального» пункта пропуска (далее — ИПП). Данные модели должны использоваться как при строительстве, так и при реконструкции и модернизации пунктов пропуска. При этом предлагается учитывать имеющуюся инфраструктуру вблизи пунктов пропуска.

Ядром, «мозгом» модели ИПП должна стать информационная система, обладающая широким спектром возможностей, таких как:

— получение расширенной предварительной информации причем на только для целей таможенного, но и других видов государственного контроля, проводимых в пунктах пропуска;

— интеграция создаваемой информационной системы с программными средствами инспекционно-досмотровых комплексов (далее — ИДК), весогабаритных комплексов, стационарной таможенной системы обнаружения делящихся и радиоактивных материалов «Янтарь», системой считывания и распознавания регистрационных знаков и, что самое главное, с информационной системой таможенных органов;

— возможность контроля за движением транспортных средств с применением системы визуализации с функцией считывания и распознавания регистрационных номеров транспортных средств, контейнеров; автоматическое регулирование их перемещения;

— применение принципа «электронной очереди», что уже повсеместно внедрено в пункты пропуска стран с развитой таможенной инфраструктурой;

— переход на электронный документооборот.

Функционирование такой информационной системы невозможно без перспективных технологических решений. Например, ИДК будут обладать функцией автоматизированного анализа снимков с использованием «искусственного интеллекта» и базы данных эталонных снимков, при этом будет реализована возможность удаленного контроля действий должностных лиц при проведении таможенного контроля.

Целью применения такой модели является создание благоприятных условий для перемещения товаров через таможенную границу за счет автоматизации, применения «искусственного интеллекта», оптимизации таможенных формальностей.

В качестве других амбициозных задач, помимо реализации модели ИПП, ставятся:

— автоматизация таможенных операций прибытия (убытия) товаров, таможенного транзита, помещения под иные таможенные процедуры с использованием искусственного интеллекта;

— организация перемещения через государственную границу товаров беспилотным транспортом;

— создание условий для движения транспортных средств, перемещающих товары с низким уровнем риска, без остановки;

— внедрение механизма «единого окна»;

— участие в создании единой (глобальной) системы транзита совместно с рядом стран из европейского региона Всемирной таможенной организации;

— контроль международного таможенного транзита при автомобильных и железнодорожных перевозках грузов с использованием электронных пломб и системы ГЛОНАСС;

— совершенствование функционирования института уполномоченного экономического оператора, в том числе на основе взаимного признания результатов таможенного контроля на основе международных соглашений, и другие задачи.

В соответствии с Планом мероприятий на период 2021—2024 годов по реализации Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года [https://customs.gov.ru], стратегическим направлением развития таможенной службы № 1 «Совершенствование таможенного администрирования» ФТС России в январе 2021 г. разработала описание перспективных моделей автомобильного и

морского пункта пропуска и перечень их основных технических элементов, которые были направлены в Минтранс России.

Данная работа ведется в рамках подготовки проекта федерального закона «О пунктах пропуска через государственную границу Российской Федерации». Предполагается, что законопроект станет базовым документом, регулирующим правовые отношения в сфере функционирования пунктов пропуска через Государственную границу РФ. Нормами данного закона предполагаются стандарты строительства и обустройства пунктов пропуска. Предусмотрено поэтапное утверждение Правительством РФ перспективных моделей пунктов пропуска как стандарта для проведения их обустройства и оснащения, например перспективная модель автомобильного и морского пунктов пропуска должна быть утверждена в августе 2021 г. Одним из ключевых элементов перспективной модели пунктов пропуска должны явиться ИДК.

Основным элементом функционирования модели, как было указано выше, должна стать единая информационная система с широким спектром функциональных возможностей.

Основным элементом функционирования модели пункта пропуска является наличие единой информационной системы, обеспечивающей сбор сведений о перемещаемых транспортных средствах и товарах, диспетчеризацию таких перемещений, а также электронное взаимодействие государственных контрольных органов в пункте пропуска.

Это основной элемент, связывающий все этапы перемещения транспортных средств и всех участников взаимодействия при таком перемещении в едином информационном пространстве.

Кроме единой информационной системы, как таковой, в качестве обязательных информационных элементов следует назвать:

— возможность работы единой информационной системы в качестве точки приема расширенной предварительной информации для всех государственных контрольных органов;

— интеграция единой информационной системы с программным обеспечением ИДК, весогабаритных комплексов, системой контроля делящихся радиоактивных материалов, системой считывания регистрационных номеров и информационными системами федеральных органов исполнительной власти; контроль за перемещением транспортных средств посредством интегрированной системы пропуска транспорта, включающей в себя систему визуализации с функцией считывания регистрационных номеров и диспетчеризацию процесса перемещения;

— применение электронной очереди;

— применение навигационных пломб ГЛОНАСС;

— реализация применения электронного документооборота и государственными контрольными органами, и перевозчиками.

Технологические и информационные элементы перспективной модели пунктов пропуска должны рассматриваться как равнозначные и взаимосвязанные части одной системы.

Перспективная модель рассматривает пересечение транспортным средством пунктов пропуска как последовательный процесс, состоящий из нескольких этапов (рис. 1).

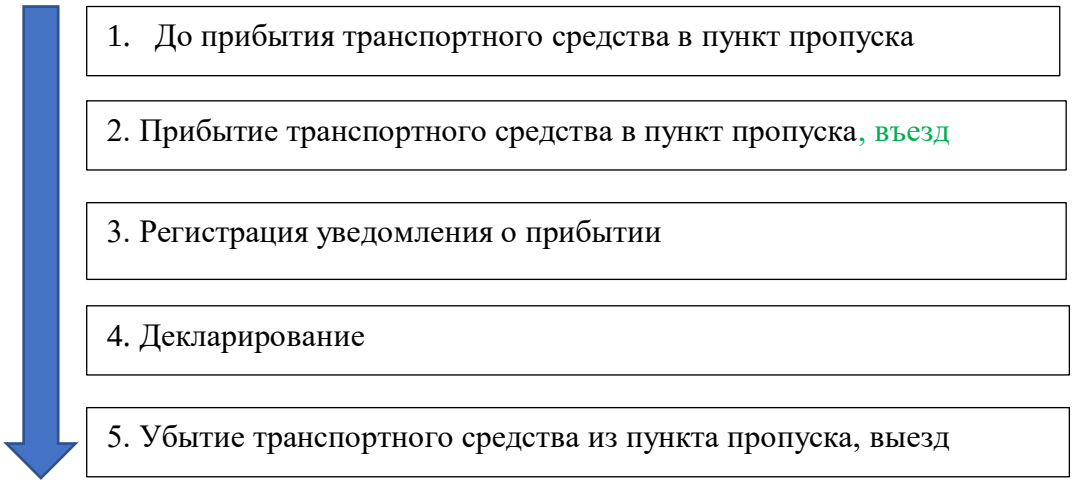

Рис. 1. **Процесс пересечения транспортным средством пункта пропуска**

Далее рассмотрим этапы в их последовательности.

1. На первом этапе модель предполагает использование единой информационная системы для приема расширенной предварительной информации в интересах всех контролирующих органов. Функционирование модели основывается на использовании электронной накладной (*e-CMR*), которая позволяет полностью реализовать электронный документооборот при автоперевозках. При поступлении предварительной информации в единую информационную систему формируется учетная запись, которая будет единой точкой приема всей последующей информации о перевозке. Единая информационная система направляет перевозчику уникальный идентификатор такой записи (условно это может быть и транспондер по аналогии с используемым на платных дорогах). Также на данном этапе проводится выявление рисков для принятия предварительных решений всеми государственными контролирующими органами.

2. При прибытии загруженного транспортного средства в пункт пропуска идентификатор считывается при въезде специальным устройством, информация о транспортном средстве передается в единую информационную систему и сверяется с предварительной информацией. Параллельно распознаются и попадают в систему регистрационные номера транспортного средства, считывается сигнал навигационных пломб ГЛОНАСС. К учетной записи добавляются результаты проведения радиационного контроля, показатели автоматизированного

весогабаритного комплекса и данные с потокового ИДК, которые в оптимальном варианте должны располагаться в одном помещении (ангар тоннельного типа).

После применения всех автоматических систем контроля и получения результатов принятых решений сведения предварительной информации, данные от систем контроля автоматически конвертируются в уведомление о прибытии с фиксацией предварительных решений всех ГКО и его автоматической регистрацией.

3. Добавляется взаимодействие с центрами электронного декларирования (далее — ЦЭД), когда перевозчик сообщает о наличии поданной предварительной таможенной декларации, а таможенный орган в пункте пропуска информирует ЦЭД о прибытии товаров, после чего ЦЭД выпускает соответствующую декларацию на товары.

4. При декларировании применяются технологии авторегистрации и автовыпуска для транзитных деклараций, а также используется система прослеживаемости ГЛОНАСС. Взаимодействие с ЦЭД применяется для подтверждения выпуска товаров в соответствии с таможенной процедурой выпуска для внутреннего потребления.

5. Выезд из пункта пропуска контролируется с помощью идентификатора, который считывался при въезде в совокупности с данными системы визуализации о регистрационных номерах. К моменту выезда транспортного средства из пункта пропуска система оценит наличие всех необходимых решений государственных контролирующих органов по учетной записи, а транспортное средство повторно идентифицируется системой считывания и распознавания регистрационных номеров.

Отдельным важным элементом единой информационной системы является модуль диспетчеризации, который использует полученные данные и в функции которого входит управление перемещением транспортных средств через пункт пропуска. В рамках диспетчеризации функционирует система электронной очереди.

В результате представленная модель перемещения товаров позволяет следовать транспортным средствам, перемещающим через пункт пропуска безрисковые поставки, практически без остановки.

Далее рассмотрим реализацию данной модели применительно к морскому и автомобильному транспорту.

Что касается морского транспорта, то основным элементом функционирования модели морского пункта пропуска должна стать единая информационная система, основанная на применении двух принципов информационного взаимодействия: «B2B» и «G2G» (КПС «Портал Морской порт»), которая обеспечивает свод сведений о перемещаемых товарах и диспетчеризацию таких перемещений.

Модель основывается на использовании современных информационно-коммуникационных технологий, максимальной автоматизации и

унификации основных портовых операций, а также на использовании электронного документооборота.

Также модель предусматривает наличие в морских портах современных систем, таможенных технологий и элементов технического оснащения, которые позволяют проводить грузовые операции и осуществлять все виды государственного контроля в короткие сроки и с высокой эффективностью. Они включают:

— интегрированные системы считывания и распознавания номеров контейнеров и других транспортных средств;

— интегрированные системы видеонаблюдения; автоматизированные системы определения весогабаритных параметров, в том числе при выгрузке товара из судна;

— замер уровня радиации при выгрузке;

— системы диспетчеризации;

— стационарные ИДК высокой производительности;

— системы прослеживаемости ГЛОНАСС;

— применение технологии выпуска до выгрузки;

— использование базы данных эталонных снимков и применение искусственного интеллекта при применении ИДК;

— необходимость обустройства нескольких площадок для размещения контейнеров исходя из сроков их необходимого хранения (оперативное размещение, хранение до 12 часов, длительное хранение);

— здания, помещения и сооружения, оборудованные соответствующими техническими средствами для обеспечения проведения контроля товаров различных категорий.

Процесс в морском пункте пропуска разделен на четыре условных этапа (рис. 2).

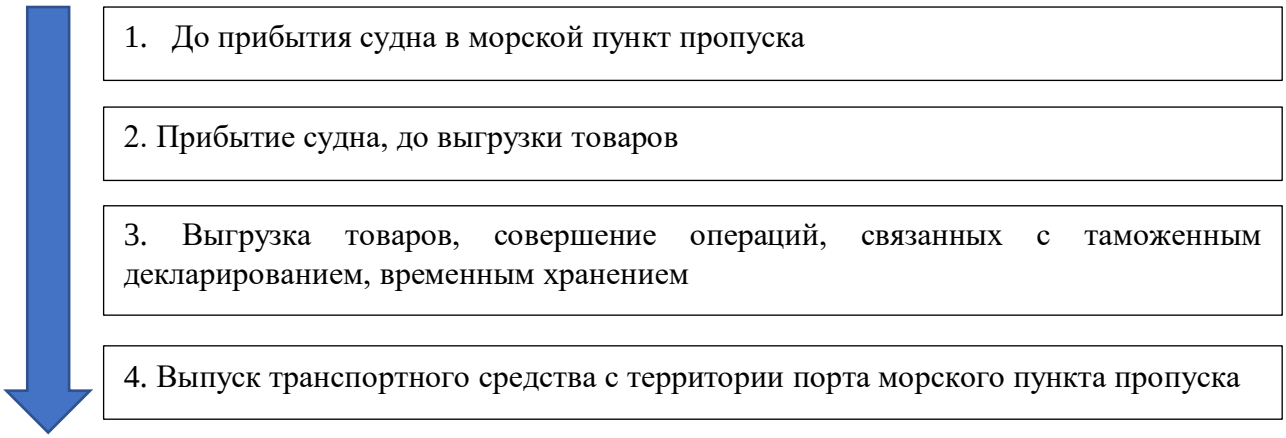

Рис. 2. **Процесс пересечения транспортным средством морского пункта пропуска**

Рассмотрим каждый этап подробно.

1. Этап включает подачу предварительной декларации товаров, предварительной заявки на прибытие судна (*Port Call*), предварительной

информации, а также информирование перевозчика о предварительном решении государственных контрольных органов.

Дальнейшее развитие перспективной модели предполагает использование предварительной информации, поданной в расширенном объеме. Это важно как для государственных контролирующих органов, так и для портовых служб, которые на основании полученной информации заранее планируют стоянку судна, выгрузку товаров и их размещение, а также имеют возможность заблаговременно сформировать заказ на железнодорожную перевозку.

Для перспективной модели также важно применение технологии предварительного декларирования, которое позволяет сократить сроки нахождения товаров в морских портах за счет переноса документальной проверки декларации на товары на этапе до прибытия товаров и исключить их временное хранение.

2. Этап включает следующие бизнес-процессы:

— авторегистрация уведомления о прибытии товаров;

— выдача разрешения на разгрузку судна;

— проведение государственного контроля (работа автоматизированных интегрированных систем контроля — ИДК, весы, контроль делящихся радиоактивных материалов);

— информирование о решениях государственных контролирующих органов.

Предполагается автоматизация операций, связанных с приемом, регистрацией уведомления о прибытии товаров по аналогии с технологиями авторегистрации и автовыпуска, основанная на применении электронного документооборота.

3. Этап включает информирование оператора морского терминала о необходимости выгрузки контейнеров на площадку для проведения государственного контроля; авторегистрацию и автовыпуск таможенных деклараций, а также авторегистрацию для помещения товаров на временное хранение; контроль и подтверждение выгрузки товаров оператором морского терминала, выставление товаров на специальные площадки для проведения государственного контроля в зависимости от предполагаемого срока хранения. Таким образом технологии авторегистрации и автовыпуска применяются как для таможенных деклараций, так и для помещения товаров на временное хранение.

4. Основные элементы этапа:

— информирование декларанта и оператора морского терминала о выпуске товаров и разрешение на их вывоз из зоны таможенного контроля;

— выдача грузополучателю либо погрузка на подвижной железнодорожный состав; вывоз товаров из территории после проверки наличия всех необходимых решений компетентных служб и организаций;

— работа системы диспетчеризации;

Все перечисленные элементы должны работать по принципам максимальной автоматизации, электронного обмена сведений в рамках общего информационного пространства.

Что касается автомобильных пунктов пропуска, то основным элементом функционирования также должна стать единая информационная система, которая:

— работает в качестве точки приема расширенной предварительной информации для всех государственных контролирующих органов;

— осуществляет интеграцию с программным обеспечением технических средств таможенного контроля; управляет перемещением транспортных средств (система визуализации с функцией считывания и распознавания регистрационных номеров транспортных средств и контейнеров, диспетчеризация их перемещения);

— реализует электронную очередь;

— использует электронный документооборот.

Также модель предусматривает наличие в автомобильных пунктах пропуска современных систем и элементов технического оснащения, которые позволяют проводить операции и осуществлять все виды государственного контроля в короткие сроки и с высокой эффективностью. К таким системам необходимо отнести:

— современные системы связи;

— интегрированные системы считывания и распознавания номеров контейнеров и других транспортных средств; интегрированные системы видеонаблюдения;

— автоматизированные системы определения весогабаритных параметров;

— стационарные портальные ИДК высокой производительности (с использованием базы данных эталонных снимков и применением искусственного интеллекта при их анализе);

— системы диспетчеризации;

— системы выделенных коридоров для товаров низкого уровня риска;

— технические средства для обеспечения проведения контроля товаров различных категорий.

Необходимо отметить, что и технологические, и информационные элементы модели должны рассматриваться как равнозначные и взаимосвязанные части одной системы. К примеру, рассматривая наличие в пункте пропуска автоматизированного весогабаритного комплекса, необходимо параллельно закреплять в информационной системе возможности по фиксации, обработке, анализу и использованию сведений, которые с его помощью получены, при принятии решений.

Таможенные органы являются естественным интегратором информационных систем в пунктах пропуска, поэтому функции оператора такой единой информационной системы пункта пропуска необходимо оставить за таможенными органами.

Далее рассмотрим основные технические элементы, предполагаемые к использованию при реализации модели перспективного пункта пропуска в автомобильных пунктах пропуска.

До прибытия товаров в пункт пропуска таможенным органам представляется предварительная информация. На ее основе формируется учетная запись — единая точка приема всей последующей информации о перевозке.

Для идентификации такой записи единая информационная система направляет перевозчику уникальный идентификатор (например, валидатор, QR-код, штрихкод, транспондер и т.п.).

При въезде в пункт пропуска идентификатор считывается специальным стационарным устройством для дистанционного считывания информации, информация о въезде транспортного средства передается в единую информационную систему и сверяется с предварительной информацией. На этом этапе распознается и фиксируется регистрационный номер транспортного средства, а также считываются сигналы пломб ГЛОНАСС (при их наличии).

Стационарные устройства для дистанционного считывания информации будут играть важную роль. Установка предполагается на местах въезда грузовых транспортных средств на территорию автомобильных пунктов пропуска для считывания идентификатора.

Комплекс технических средств объективного контроля должен быть расположен в помещении туннельного типа, где размещаются комплексы весового и габаритного контроля транспортных средств, система обнаружения делящихся и радиоактивных материалов и ИДК. Возможно дооснащение системами дезинфекции транспортных средств на пути следования.

Комплекс весового контроля должен обеспечивать поосное взвешивание транспортных средств и вычисление суммарной массы транспортного средства. Также он должен обеспечивать формирование блока данных по каждому проезду транспортного средства и передачу сформированного блока данных в единую информационную систему пункта пропуска.

Комплекс габаритного контроля должен определять наличие прицепа/полуприцепа/контейнера и обеспечивать:

— замер линейных характеристик: длина, ширина, высота транспортного средства;

— распознавание категории транспортного средства;

— формирование блока данных по каждому проезду транспортного средства и передачу сформированного блока данных в единую информационную систему пункта пропуска.

Автоматизированный комплекс радиационного контроля должен обеспечивать в непрерывном автоматическом круглосуточном режиме радиационный контроль перемещаемых товаров (включая багаж

физических лиц), транспортных средств международной перевозки, формирование блока данных результатов радиационного контроля по каждому проезду транспортного средства (проходу физического лица) и передачу сформированного блока данных в единую информационную систему пункта пропуска.

Установленный ИДК портального типа должен обеспечивать:

— сплошное сканирование автотранспортных средств, пересекающих пункт пропуска, не ухудшая при этом пропускную способность пункта пропуска;

— формирование рентгеноскопического изображения с уровнем качества, достаточным для идентификации объекта контроля (транспортное средство, перемещаемый товар), обеспечивающего возможность сопоставления визуальной информации со сведениями из соответствующей документации об автотранспортном средстве, перемещаемом товаре (объекте контроля);

— автоматический анализ рентгеноскопических изображений (при наличии технического решения);

— соблюдение требований и норм радиационной безопасности; отсечку кабины грузового транспортного средства при проведении сканирования объекта контроля; распознавание и фиксирование ГРЗ сканируемых автотранспортных средств посредством интегрированной системы визуализации.

В результате работы комплекса технических средств объективного контроля к учетной записи, созданной в единой информационной системе пункта пропуска при въезде транспортного средства, добавляются сведения о проведении радиационного контроля, применении автоматизированного весогабаритного комплекса и потокового ИДК.

После фиксации результатов работы комплекса технических средств объективного контроля все сведения в совокупности используются для работы систем управления рисками таможенных и иных государственных контрольных органов и принятия соответствующих решений.

Данная модель ИПП должна использоваться при проведении реконструкции, модернизации и строительстве пунктов пропуска, в том числе с учетом инфраструктуры, созданной в приграничных субъектах РФ, в непосредственной близости от пунктов пропуска.

В результате реализации модели и автоматизации процессов совершения таможенных и иных операций транспортные средства, перемещающие «безрисковые» поставки, смогут следовать через пункт пропуска практически без остановки.

Таким образом в 2030 г. скорость, удобство и простота совершения таможенных операций и проведения таможенного контроля достигнут совершенно нового уровня — главными элементами станут цифровые технологии и искусственный интеллект [1]. Становится ясно, как будут

функционировать пункты пропуска через Государственную границу РФ в ближайшем будущем.

Если в 2024 г. согласно Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года доля таможенных операций, совершаемых автоматически с использованием информационных технологий в отношении товаров в поставках с не выявленными рисками, связанных с ввозом (вывозом) товаров, должна составить 50%, то к 2030 году — 100% от всего объема таких операций.

Литература

1. Булавин, В. И. Таможня: десять лет спустя // Российская газета — Федеральный выпуск № 169(8223) // URL: https://rg.ru/2020/08/02/bulavin-k-2030-godu-vsia-rabota-fts-budet-perevedena-v-cifrovuiu-sredu.html

References

1. Bulavin, V. I. Tamozhnya: desyat' let spustya [Customs: ten years later]// Rossiyskaya gazeta — Federal'nyy vypusk № 169(8223) // URL: https://rg.ru/2020/08/02/bulavin-k-2030-godu-vsia-rabota-fts-budet-perevedena-v-cifrovuiu-sredu.html

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656.078.12

© Груздева Людмила Михайловна
— кандидат технических наук, доцент кафедры «Информационные технологии в юридической деятельности и документационное обеспечение управления» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Транспорт как субъект критической информационной инфраструктуры

Аннотация. Статья посвящена практическим аспектам реализации нормативных правовых актов РФ в области обеспечения безопасности субъектов и объектов критической информационной инфраструктуры. Автор акцентирует внимание на необходимости выполнения требований по категорированию элементов транспортной инфраструктуры, т.е. выделению компаниями значимых объектов в соответствии со значениями показателя социального критерия значимости. В статье обозначены перспективы привлечения к административной ответственности за невыполнение требований законодательства, в том числе за нарушение сроков категорирования, представлены предполагаемые размеры штрафов для должностных и юридических лиц. Для иллюстрации применения введенной в 2017 г. ст. 274.1 УК РФ приведена статистика зарегистрированных преступлений и направленных в суд с обвинительным заключением дел.

Ключевые слова: транспортная отрасль; безопасность; критическая информационная инфраструктура; значимые объекты; критерии значимости.

© Lyudmila M. Gruzdeva
— Candidate of Technical Sciences, associate professor
of the department ‘Informational technologies in jurisprudence
and management documentation’ of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Transport as a subject of critical information infrastructure

Abstract. The current paper deals with the practical aspects of the implementation of regulatory legal acts of the Russian Federation in the field of enforcing security of subjects and objects of critical information infrastructure. The author of the paper has focused on the necessity to meet the requirements for categorizing transport infrastructure elements, i.e. the allocation of significant objects by companies in accordance with the values of the indicator of the social criterion of significance. The paper has identified the prospects for bringing those to administrative responsibility responsible for non-compliance with the requirements of the legislation, including for violation of the terms of categorization. There have been presented the estimated amounts of fines for officials and legal entities. In order to illustrate the application of Art. 274.1 of the Criminal Code of the Russian Federation, there has been provided statistics of registered crimes and cases sent to court with indictment.

Keywords: transport industry; security; critical information infrastructure; significant objects; criteria of significance.

Организации транспортной отрасли являются субъектами критической информационной инфраструктуры (далее — КИИ), так как данная сфера деятельности подпадает под действие Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации». И следовательно, каждая транспортная компания должна присвоить своим объектам КИИ, выделенным в указанном Законе, одну из категорий значимости в соответствии с критериями и показателями значений значимости [постановление Правительства РФ от 8 февраля г. 2018 № 127 «Об утверждении Правил категорирования объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации, а также перечня показателей критериев значимости объектов критической информационной инфраструктуры Российской Федерации и их значений»], т.е. провести категорирование. Важно отметить, что в структуре субъектов транспортной инфраструктуры могут быть объекты, которым не нужно присваивать категорию значимости, так как они не выполняют важные функции и не могут привести к значительному ущербу и повлиять на работоспособность субъекта, но данное обстоятельство компании должны обосновывать.

В ст. 7 Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ определено всего пять критериев значимости, но объекты КИИ транспортной отрасли категорируются по значениям одного из показателей социальной значимости (рис. 1), так как ошибки в их функционировании могут привести не только к нарушениям в доступности услуг, но и к человеческим жертвам. Транспортные компании в обязательном порядке должны согласовывать перечень значимых объектов КИИ с Минтрансом

России, который создал соответствующую комиссию для подведомственных организаций.

Рис. 1. **Показатель социального критерия значимости транспортной отрасли**

В настоящее время не все субъекты транспортной инфраструктуры выполнили требования о проведении категорирования своих объектов КИИ. Для завершения данного процесса не хватает специфического методического сопровождения транспортных организаций, необходимо формирование единого механизма непрерывного мониторинга кибербезопасности и организации обмена информацией участниками отраслевого взаимодействия, так как доля умышленных утечек из транспортных информационных систем ежегодно возрастает [1]. Причем в 2020 г. наблюдается увеличение числа доли внешних атак на информационные системы отечественных компаний (рис. 2), что может свидетельствовать об увеличении объемов обрабатываемых ими данных и повышении стоимости информации. При этом более 80% случаев разглашения конфиденциальной информации составляют умышленные и непредумышленные утечки персональных данных.

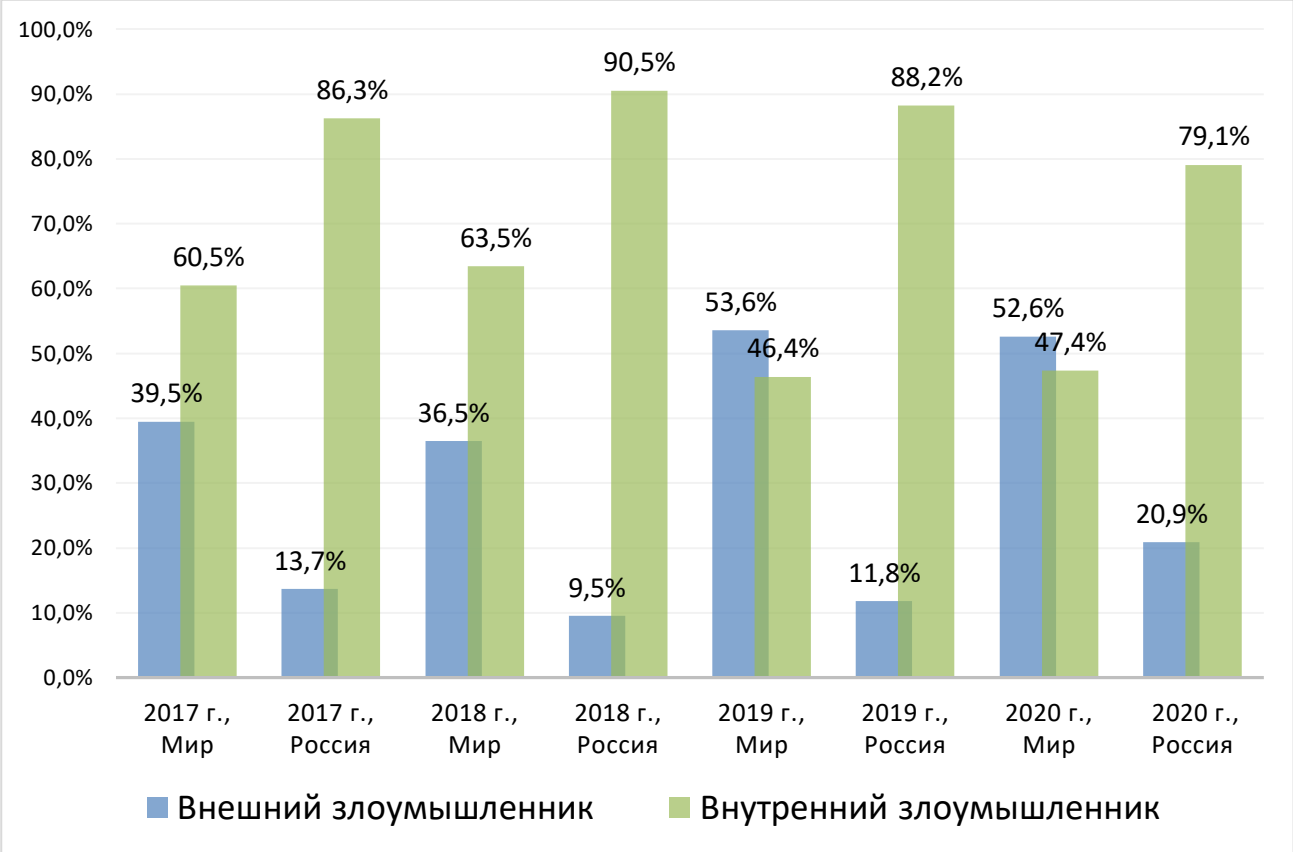

Рис. 2. **Распределение утечек по вектору воздействия: Россия—Мир, 2017—2020 гг.**

Исследования компании *Positive Technologies* (URL: https://www.ptsecurity.com) показали, что именно получение доступа к конфиденциальной информации является основным мотивом к совершению информационных атак (рис. 3), что может являться первым этапом в больших акциях злоумышленников или инструментом в информационной войне.

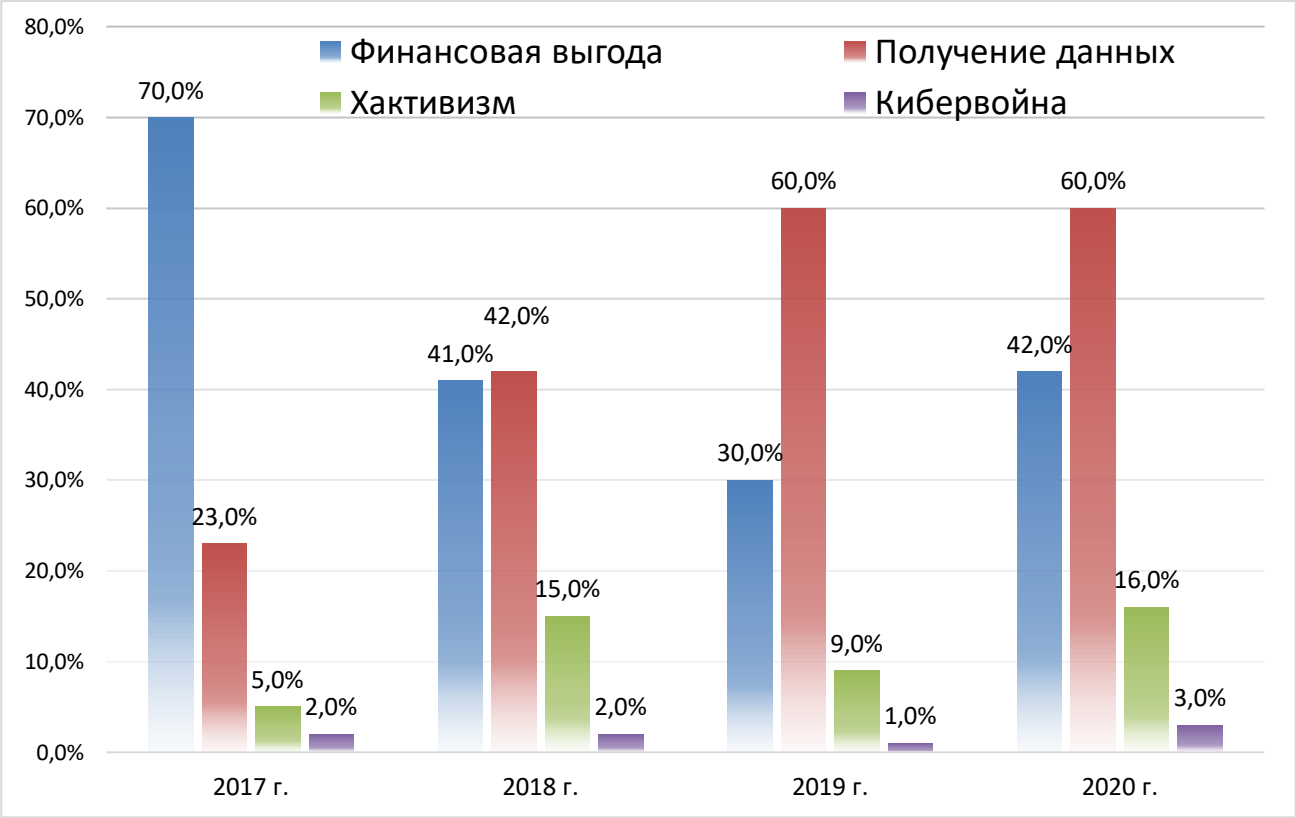

Рис. 3. **Мотивы киберзлоумышленников (доля информационных атак)**

Стоит отметить, что специалисты сходятся во мнении, что введение дополнительных санкций за неисполнение Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ будет стимулировать субъекты КИИ, в том числе транспортной отрасли, к выполнению требований Закона и выстраиванию эффективной системы безопасности.

Государственная Дума 27 января 2021 г. приняла в первом чтении проект федерального закона о внесении изменений в КоАП РФ [постановление Государственной Думы от 27 января 2021 г. № 9721-7 ГД «О проекте федерального закона № 1048574-7 “О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за нарушение законодательства в области обеспечения безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации”»]. В табл. 1 представлены предполагаемые размеры штрафов за нарушения в области защиты КИИ, например, за нарушения требований по категорированию объектов КИИ размер санкций может достигать 100 тыс. руб.

Таблица 1

Перспективы привлечения к административной ответственности за невыполнение требований Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ

Статья Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях	Штрафные санкции (в тыс. руб.)	
	Должностные лица	Юридические лица
Статья 13.12.1. Нарушение требований в области обеспечения безопасности критически информационной инфраструктуры Российской Федерации		
1. Нарушение требований к созданию и обеспечению функционирования систем безопасности *значимых объектов* критически информационной инфраструктуры	10—50	50—100
2. Нарушение порядка информирования, реагирования и принятия мер по ликвидации последствий *компьютерных инцидентов* и *атак* на объекты критически информационной инфраструктуры	10—50	100—500
3. Нарушение порядка обмена информацией о *компьютерных инцидентах* (между субъектами критически информационной инфраструктуры и международными организациями)	20—50	100—500
Статья 19.7.15. Непредставление сведений, предусмотренных законодательством в области обеспечения безопасности критически информационной инфраструктуры Российской Федерации		
1. Непредставление или нарушение сроков представления в ФСТЭК России сведений о результатах присвоения объекту критически информационной инфраструктуры одной из *категорий значимости*	10—50	50—100
2. Непредставление или нарушение порядка либо сроков представления в ГосСОПКА на информационные ресурсы РФ информации, предусмотренной законодательством в области обеспечения безопасности критически информационной инфраструктуры	10—50	100—500

Актуальность вопросов обеспечения безопасности КИИ продиктована еще и тем, что в прошедшем году было зарегистрировано 22 преступления по ст. 274.1 УК РФ, устанавливающей уголовную ответственность до 10 лет лишения свободы за неправомерное воздействие на КИИ (рис. 4). Все преступления были выявлены органами ФСБ России, на которую возложены функции по обеспечению функционирования государственной системы обнаружения, предупреждения и ликвидации последствий компьютерных атак (ГосСОПКА) на информационные ресурсы России. Важно отметить, что было выявлено только 14 лиц, совершивших

должностные преступления в отношении объектов КИИ, 7 из них в Волгоградской области. Также за текущий период 11 уголовных дел были направлены в суд с обвинительным заключением, но 3 из них прекращены по нереабилитирующим основаниям.

Рис. 4. **Доля зарегистрированных преступлений (274.1 УК РФ) по областям Российской Федерации, 2020 г.**

В целях устойчивого функционирования транспортных систем, нарушения в работе которых могут привести к трагическим последствиям, отраслевым компаниям необходимо своевременно выполнять требования Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ, так как эффективная защита транспортных объектов — один из залогов безопасности всей критической информационной инфраструктуры Российской Федерации.

Литература

1. Груздева, Л. М. Исследование проблем защиты объектов транспортной инфраструктуры от угроз хищения информации // Вестник УрФО. Безопасность в информационной сфере. — 2020. — № 3 (37). С. 81—87.

References

1. Gruzdeva, L. M. Issledovaniye problem zashchity ob"yektov transportnoy infrastruktury ot ugroz khishcheniya informatsii [Research of problems of protection of transport infrastructure objects from threats of information theft]// Vestnik UrFO. Bezopasnost' v informatsionnoy sfere. — 2020. — № 3 (37). S. 81—87.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 004:334.021:341.24:656

© **Лобанова Александра Михайловна**
— кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Информационные технологии в юридической деятельности и документационное обеспечение управления» Юридического института Российский университет транспорта (МИИТ)
al.edu@yandex.ru

Системные проблемы трансграничного обмена электронными транспортными документами в условиях цифровизации

Аннотация. Цифровая трансформация отраслей экономики формирует как совершенно новые вызовы, так и новые требования к существующим практикам и соглашениям, и это напрямую касается транспортно-сопроводительных документов в деятельности российских транспортно-логистических операторов, таких как накладные, разрешения на осуществление международных автоперевозок и других. В статье с учетом острой актуальности организации трансграничного электронного обмена юридически значимыми транспортными документами проанализирован механизм обеспечения юридической значимости и силы документа при трансграничном обмене документами в бумажном виде, поскольку он уже сформировался и работает при трансграничном международном взаимодействии. Формируемые организационно-технологические механизмы, основанные на информационно-коммуникационных технологиях, должны поддерживать тот же уровень юридической силы и значимости электронного документа, который уже присущ документу на бумажном носителе. Систематизированные в настоящей работе организационно-технологические механизмы обмена электронными транспортными и товаросопроводительными документами, такие как унификация требований к формату — международная транспортная накладная, коммуникационные системы поддержки обмена электронными документами, электронной подписи документов, трансграничное пространство доверия, включение в механизм доверенной третьей стороны и формирование инфраструктуры

доверенных третьих сторон, механизмы обеспечения интероперабельности систем, применение возможностей сервисов цифровых платформ, имеют различную степень приближения к уровню обеспечения юридической значимости и силы документа на бумажном носителе, а также ограничения — действуют либо на региональном, либо на узкоотраслевом уровне. Изложенные результаты анализа позволили сформулировать вопросы, на которые необходимо ответить для обеспечения трансграничного обмена электронными документами, имеющими юридическую значимость.

Ключевые слова: апостиль; интероперабельность систем; консульская легализация документа; международная транспортная накладная; цифровая платформа; экосистема цифровых транспортных коридоров; юридическая значимость документа.

© Aleksandra M. Lobanova
— Candidate of Economic Sciences, docent, associate professor
of the department 'Informational technologies in jurisprudence
and management documentation' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Systemic problems of cross-border exchange of electronic transport documents in the context of digitalization

Abstract. The digital transformation of economic sectors creates both completely new challenges and new requirements for existing practices and agreements, and this directly concerns transport and accompanying documents in the activities of Russian transport and logistics, such as invoices (bill of lading), certificates for international road freights and others. Taking into account the acute urgency of organizing cross-border electronic exchange of legally significant transport documents, the current paper has presented the analysis of the mechanism for ensuring the legal significance and power of a document in the cross-border exchange of paper documents, since it has already been formed and now works in cross-border international cooperation. The formed organizational and technological mechanisms, based on information and communication technologies, must maintain the same level of legal power and significance of an electronic document, which is already inherent in a paper document. The paper has systematized the organizational and technological mechanisms for the exchange of electronic transport and shipping documents, such as the unification of format requirements, including an international bill of lading, communication systems to support the exchange of electronic documents, electronic signature of documents, cross-border space of trust, inclusion in the mechanism of a trusted third party and the

formation of infrastructure of trusted third parties, mechanisms for ensuring the interoperability of systems, the use of the capabilities of services of digital platforms. These mechanisms have various degrees of approximation to the level of ensuring the legal significance and strength of a paper document, as well as restrictions, and they operate either at the regional or at the narrow industry level. The presented study results made it possible to formulate the questions that should be answered to ensure the cross-border exchange of electronic documents of legal significance.

Keywords: apostille; interoperability of systems; consular legalization of a document; international bill of lading; digital platform; ecosystem of digital transport ports of entry; legal significance of a document.

В условиях цифровой трансформации всех взаимоотношений как на всех уровнях — межгосударственных и межкоропоративных, так и в различных областях — от внешнеполитических и коммерческих до культурно-образовательных и общественных — актуальность развития трансграничного обмена электронными юридически значимыми документами не вызывает сомнения. В частности, в Стратегии развития экспорта услуг до 2025 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 14 августа 2019 г. № 1797-р, в разделе, посвященном транспортным услугам, при анализе проблем и барьеров, мешающих развитию экспорта российских транспортных услуг, указано, что уровень внедрения электронных транспортно-сопроводительных документов в деятельности российских транспортно-логистических операторов (накладные, разрешения на осуществление международных автоперевозок и другие) значительно уступает международному уровню. Соответственно, в Стратегии акцентированно внимание на целесообразности расширения использования на территории РФ международного стандарта безбумажного оформления и сопровождения грузовых воздушных перевозок (*e-freight*), рекомендованного Международной ассоциацией воздушного транспорта.

Активное обсуждение темы трансграничного электронного документооборота за рубежом началось примерно после 2000 г., что нашло свою реализацию в крупных межгосударственных проектах. Так, в Европейском Союзе на протяжении уже десяти лет действует Программа *ISA* «Проекты по обеспечению интероперабельности для государственного управления, бизнеса и граждан» (*Interoperability Solutions for public Administrations, businesses and citizens*) [3], первый этап который продолжался с 2010 по 2015 г. и в 2016 г. был начат очередной пятилетний этап *ISA*. Эта программа представляет собой комплекс проектов, направленный на формирование возможности доверенного и юридически значимого взаимодействия, т.е. обмена документированной информацией между государственными органами, коммерческими компаниями и

гражданами по самым разным аспектам, включая обмен товаросопроводительными документами.

В российских периодических изданиях первые публикации начали появляться в первой половине второго десятилетия 21 века [1, 2]. А во второй половине второго десятилетия Евразийская экономическая комиссия принимает ряд документов, направленных на формирование трансграничного пространства доверия и обмена электронными документами при трансграничном взаимодействии, а именно: Концепция использования при межгосударственном информационном взаимодействии сервисов и имеющих юридическую силу электронных документов (утверждена решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18 сентября 2014 г. № 73), Положение об обмене электронными документами при трансграничном взаимодействии органов государственной власти государств — членов Евразийского экономического союза между собой и с Евразийской экономической комиссией (утверждено решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 28 сентября 2015 г. № 125), Стратегии развития трансграничного пространства доверия (утверждена решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 27 сентября 2016 г. № 105), Требования к созданию, развитию и функционированию трансграничного пространства доверия и Положение о комиссии по проверке компонентов общей инфраструктуры документирования информации в электронном виде на соответствие требованиям к созданию, развитию и функционированию трансграничного пространства доверия (утверждены решением Совета Евразийской экономической комиссии от 5 декабря 2018 г. № 96), а также Правила реализации общего процесса «Обеспечение обмена документами и (или) сведениями между Евразийской экономической комиссией и уполномоченными органами государств — членов Евразийского экономического союза при осуществлении контроля соблюдения общих правил конкуренции на трансграничных рынках и конкурентного (антимонопольного) законодательства, а также введения государственного ценового регулирования и оспаривания решений государств — членов Евразийского экономического союза о его введении (утверждены решением Коллегии Евразийской экономической комиссии от 11 ноября .2019 г. № 190). В последнее время эта работа интенсифицировалась, что обусловлено направлением на формирование цифровой экономики. При этом в деловой практике происходят случаи, которые показывают неполное понимание работниками, принимающими участие в обмене электронными документами, особенностей юридической силы и значимости электронных документов при их пересылке в другие страны — усиленная квалифицированная или не квалифицированная электронная подпись действует в правовом поле Российской Федерации, и при отсутствии соответствующих двусторонних или международных

соглашений такой документ не имеет юридической силы и значимости в стране контрагента.

Трансграничный обмен юридически значимыми документами на бумажном носителе, сопровождающими международные транспортные перевозки, имеет устоявшуюся практику и правовую специфику, которая зависит от функций такой документации [5]. Особенностью документов, сопровождающих международные транспортные перевозки, является то, что они изначально предназначены для трансграничной передачи, соответственно, вопросы, связанные с сохранение юридической силы и значимости при переходе документа на другую территорию, на которой действует другая система права, имеют историю регулирования и согласования.

Рассмотрим устоявшиеся правовые особенности трансграничной передачи документов с сохранением их юридической значимости и силы. Следует понимать, что при трансграничной передаче электронного документа так же, как и при передаче бумажного документа, должны сохраниться все его функции, что должно обеспечиваться методами и технологиями, использование которых закреплено и признается в правовом поле участниками взаимодействия. Итак, в соответствии со ст. 39 требований, предъявляемых к документам иностранного происхождения, установленными постановлением Пленума Верховного Суда РФ от 27 июня 2017 г. № 23 «О рассмотрении арбитражными судами дел по экономическим спорам, возникающим из отношений, осложненных иностранным элементом», арбитражный суд принимает в качестве доказательств официальные документы из другого государства при условии их легализации консульскими учреждениями РФ и консульскими отделами дипломатических представительств РФ, если нормами международного договора не установлено иное.

Консульская легализация российского документа осуществляется в соответствии с Федеральным законом от 5 июля 2010 г. № 154-ФЗ «Консульский устав Российской Федерации» и Административным регламентом Министерства иностранных дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по консульской легализации документов, утвержденным приказом МИД России от 18 июня 2012 г. № 9470, и заключается в том, что сначала в Минюсте России подшивается дополнительный листок для проставления штампов о легализации и заверяется подлинность документов, затем в консульском департаменте МИД России заверяют подлинность операций, произведенных Минюстом России. После этого в посольстве (находящемся на территории РФ) той страны, в которую должен уйти документ, осуществляется заключительный этап легализации документа, который будет иметь юридическую значимость и силу в той стране, для которой он был легализован. Именно такой механизм обеспечивает доверие к документу в

стране получателя и его функции, но он очень трудоемкий и затратный по времени [https://www.kdmid.ru/].

Существуют более упрощенные механизмы, например, апостиль, они закрепляются в нормах международных договорах, таких как Конвенция, отменяющая требование легализации иностранных официальных документов, заключенная в г. Гааге 5 октября 1961 г., и договоры о правой помощи, упрощающие подтверждение юридической значимости и силы документа при пересечении им границы.

Проставление апостиля на территории РФ регулируется Федеральным законом от 28 ноября 2015 г. № 330-ФЗ «О проставлении апостиля на российских официальных документах, подлежащих вывозу за пределы территории Российской Федерации», постановлением Правительства РФ от 30 мая 2016 г. № 479 «О компетентных органах, уполномоченных на проставление апостиля в Российской Федерации», и Административным регламентом предоставления Министерством юстиции Российской Федерации государственной услуги по проставлению апостиля на российских официальных документах, подлежащих вывозу за пределы территории Российской Федерации», утвержденным приказом Минюста России от 4 мая 2017 г. № 75.

Апостиль — штамп установленного образца, единый для всех стран, присоединившихся к Гаагской конвенции 1961 г., проставление которого подтверждает юридическую значимость и силу документа в стране, в которой документ был создан, что признается всеми странами, присоединившимися к этой Конвенции. Таким образом, Гаагская конвенция и комплекс национальных нормативных актов по ее реализации обеспечила механизм подтверждения, что информация на носителе действительно является документом, т.е. механизма доверия или подтверждения юридической силы и значимость документа при перемещении его в другую страну.

Развитие механизма подтверждения юридической силы и значимости электронного документа при трансграничном обмене также происходит в направлении развития института третьей доверенной стороны. Одним из основных реквизитов [4], обеспечивающих юридическую силу и юридическую значимость электронного документа, является электронная подпись. И именно подтверждение действительности усиленной электронной подписи возлагается на доверенную третью сторону.

В соответствии с ч. 3 ст. 7 Федерального закона «Об электронной подписи» требованиями к электронной подписи являются, во-первых, соответствие нормам права иностранного государства и международным стандартам, устанавливающим признаки усиленной электронной подписи, т.е. в нормах права иностранного государства должны быть закреплены требования международных стандартов на усиленную электронную подпись, а во-вторых, применение усиленной электронной подписи в правоотношениях осуществляется в случаях, установленных

международными договорами РФ. Подтвердить действительность электронной подписи и соответствие требованиям международных договоров должна аккредитованная доверенная третья сторона, аккредитованный удостоверяющий центр, иное лицо, уполномоченное на это международным договором РФ.

Механизм подтверждения соответствия установлен международным договорами, а осуществляет подтверждение соответствия этому механизму доверенная третья сторона, которой посредством аккредитации государство делегирует эту функцию.

Если форма международных товаросопроводительных документов определена и устоялась, то методы и технологии создания и их передачи в электронном виде с обеспечением юридической силы и значимости находятся на этапе становления. В настоящее время идет формирование организационно-технологических решений, позволяющих обеспечивать трансграничных обмен юридически значимыми коммерческими и товаросопроводительными документами.

Рассмотрим примеры механизмов, обеспечивающих трансграничный обмен транспортными и товаросопроводительными документами. Наиболее активно развивающимся является механизм, принятый Евразийским экономическим союзом, который обеспечивает юридическую силу электронных документов посредством построения взаимосвязанной инфраструктуры доверенных третьих сторон — программно-аппаратных комплексов, называемых также цифровой платформой. Такая инфраструктура в соответствии с Концепцией использования при межгосударственном информационном взаимодействии сервисов и имеющих юридическую силу электронных документов, утвержденной решением Совета Евразийской экономической комиссии от 18 сентября 2014 г. № 73, должна быть размещена во всех национальных сегментах и интеграционном сегменте интегрированной системы. Механизм, реализуемый в рамках Евразийского экономического союза, аналогичен консульской легализации: каждая сторона — национальный сегмент подтверждает юридическую силу и значимость документа на своей стороне, а затем она еще раз подтверждается в центральном интеграционном сегменте, после чего признается всеми участниками взаимодействия. Ограничение такого решения — применимость в рамках отдельного региона — оно действует только для стран Евразийского экономического союза.

Развитием отраслевого решения явилось формирование концепции экосистемы цифровых транспортных коридоров (ЭЦТК) Евразийского экономического союза, появившейся при исполнении решения Высшего Евразийского экономического совета от 11 октября 2017 г. № 12 «Об Основных направлениях реализации цифровой повестки Евразийского экономического союза до 2025 года». ЭЦТК представляют собой комплекс информационных систем, включающих уже существующие,

интегрированные на базе технологий цифровых платформ, предназначенных для взаимодействия перевозчиков и грузовладельцев в пяти государствах — членах ЕАЭС, а также других стран.

Другим примером интегрирующего решения является электронная международная транспортная накладная *e-CMR*, решение о которой принято в Женеве 20 февраля 2008 г. Дополнительным протоколом к Конвенции о договоре международной дорожной перевозки грузов (КДПГ), касающимся электронной накладной. Россия присоединилась к Дополнительному протоколу в 2018 г. постановлением Правительства РФ от 30 января 2018 г. № 83.

В качестве примера платформы, обеспечивающей поддержку электронной международной транспортной накладной, может быть приведена *Transbook e-CMR*, разработанная словенской компанией *Trinet Informatika d.o.o*. Эта платформа объединяет 650 участников из 40 стран (но в основном из Словении и Хорватии), позволяет работать со всеми видами транспорта, на любом этапе цепочки поставок, прошла испытание в национального сегмента в марте 2019 г., соответствует требованиям *eIDAS* — Требованиям ЕС к электронной идентификации (которая обеспечивается сервисом третьей доверенной стороны https://www.setcce.com/) *Electronic Identification, Authentication and Trust Services*, осуществляет поддержку *e-CMR* (документ-файл формата *PDF/A*, подписанный грузоотправителем, грузополучателем и перевозчиком).

Механизм, реализованный в таком решении, аналогичен апостилю (существует женевский дополнительный протокол к КДПГ), но опять же имеет ограничения, поскольку реализован для решения узкоотраслевой задачи.

Для того чтобы юридическая значимость и сила документа при трансграничном обмене была обеспечена не только в региональном или отраслевом сегменте, необходимо задуматься о механизме электронной или цифровой легализации, электронном или цифровом апостиле. Здесь возникает ряд вопросов, на которые необходимо ответить, чтобы механизм приобрел универсальность и широкую применимость. Среди таких вопросов: какие организации или органы должны подтверждать юридическую значимость и силу электронных документов, пересекающих границы государств; как технологически решать эту задачу — формировать и развивать цифровые платформы или обеспечивать интероперабельность систем.

Литература

1. Козинец, Н. В. Особенности правового регулирования трансграничной электронной торговли в СНГ и в рамках евразийской экономической интеграции // Актуальные проблемы российского права. — 2015. — № 10 // URL: https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-pravovogo-regulirovaniya-transgranichnoy-elektronnoy-torgovli-v-sng-i-v-ramkah-evraziyskoy-ekonomicheskoy-integratsii (дата обращения: 28 августа 2020 г.).

2. Кустов, В. Н. Юридически значимое трансграничное электронное взаимодействие стало реальностью / В. Н. Кустов [и др.] // Программные продукты и системы. — 2012. — № — 2 // URL: https://cyberleninka.ru/article/n/yuridicheski-znachimoe-transgranichnoe-elektronnoe-vzaimodeystvie-stalo-realnostyu (дата обращения: 28 августа 2020 г.).
3. Лобанова, А. М. Программа Европейского союза по формированию единого информационного пространства: структура, содержание, реализация // Отечественные архивы. — 2018. —№ 1.
4. Лобанова, А. М. Юридическая сила и юридическая значимость документа. Методологические аспекты нормативности и системности понятий // Вестник ВНИИДАД. — 2020. — № 3.
5. Малюков, К. А. Электронные документы в международной морской перевозке грузов // Право и экономика. — 2016. — № 7.

References

1. Kozinets, N. V. Osobennosti pravovogo regulirovaniya transgranichnoy elektronnoy torgovli v SNG i v ramkakh yevraziyskoy ekonomicheskoy integratsii [Features of legal regulation of cross-border electronic commerce in the CIS and within the framework of Eurasian economic integration] // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2015. — № 10 // URL: https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-pravovogo-regulirovaniya-transgranichnoy-elektronnoy-torgovli-v-sng-i-v-ramkah-evraziyskoy-ekonomicheskoy-integratsii (data obrashcheniya: 28 avgusta 2020 g.).
2. Kustov, V. N. Yuridicheski znachimoye transgranichnoye elektronnoye vzaimodeystviye stalo real'nost'yu [Legally significant cross-border electronic interaction has become a reality] / V. N. Kustov [i dr.] // Programmnyye produkty i sistemy. — 2012. — № — 2 // URL: https://cyberleninka.ru/article/n/yuridicheski-znachimoe-transgranichnoe-elektronnoe-vzaimodeystvie-stalo-realnostyu (data obrashcheniya: 28 avgusta 2020 g.).
3. Lobanova, A. M. Programma Yevropeyskogo soyuza po formirovaniyu yedinogo informatsionnogo prostranstva: struktura, soderzhaniye, realizatsiya [Program of the European Union for the formation of a single information space: structure, content, implementation]// Otechestvennyye arkhivy. — 2018. —№ 1.
4. Lobanova, A. M. Yuridicheskaya sila i yuridicheskaya znachimost' dokumenta. Metodologicheskiye aspekty normativnosti i sistemnosti ponyatiy [Legal power and legal significance of the document. Methodological aspects of normativity and consistency of concepts] // Vestnik VNIIDAD. — 2020. — № 3.
5. Malyukov, K. A. Elektronnyye dokumenty v mezhdunarodnoy morskoy perevozke gruzov [Electronic documents in international sea transportation of goods] // Pravo i ekonomika. — 2016. — № 7.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656.1

© Кобзева Екатерина Ивановна
— кандидат юридических наук, доцент кафедры «Теория права, история права и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Моргунов Михаил Валерьевич
— помощник судьи, судебный участок мирового судьи № 290 района Перово

© Романов Александр Владимирович
— юрист, Транспортная компания «Байт Транзит Континент»

Доступная среда для маломобильных групп населения на примере транспорта Москвы и ее окрестностей (теоретико-правовой аспект)

Аннотация. Цель представленной статьи — рассмотрение актуальных проблем, касающихся создания доступной среды для инвалидов и маломобильных граждан. В статье рассмотрены и проанализированы статистика, нормативные акты и изменения в них, плюсы и недостатки государственных мер. Авторами было раскрыто соотношение понятий «инвалид» и «маломобильный гражданин», а рассмотрение проблемных вопросов не ограничивается в работе лишь теорией или законодательством; здесь также приведены конкретные примеры создания доступной среды во всем их многообразии. Особый упор сделан на анализе результатов осуществления программы «Доступная среда», которая реализуются на всех уровнях власти и управления. Наиболее отчетливо прослежен железнодорожный транспорт пригородного направления. Рассмотрен также и иностранный опыт, в котором, однако, в большей степени делается упор именно на технологическую составляющую. Учитывая все эти аспекты, авторами поставлена задача по выработке эффективных мер по устранению пробелов и недостатков законодательства, а заимствование опыта других государств следует

осуществлять с учетом местной специфики, ибо как раз ей часто не уделено достаточного внимания.

Ключевые слова: маломобильные граждане; доступная среда,; качество транспортных услуг, общественный транспорт; маломобильные группы населения.

© Ekaterina Iv. Kobzeva
— Candidate of Law, associate professor of the department
'Theory of law, history of law and international law' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Mikhail V. Morgunov
— assistant judge, judicial section of the magistrate No. 290
of the Perovo district

© Aleksandr V. Romanov
— lawyer of the Transport company "Byte Transit Continent"

Accessible environment for people with limited mobility on the example of transport in Moscow and its districts (theoretical and legal aspect)

Abstract. The purpose of the current paper was to consider topical issues related to the development of an accessible environment for people with disabilities and people with limited mobility. The paper has examined and analyzed statistics, regulations and changes in them, the pros and cons of government measures. The authors have revealed the relationship between the concepts of "a disabled person" and "a person with limited mobility". The consideration of problematic issues has not been limited only by theory or legislation. There have been also provided concrete examples of how to create an accessible environment in all its variety. There has been made a particular emphasis on the analysis of the results of the implementation of the "Accessible Environment" program, which is being implemented at all levels of government and administration. There has been analyzed suburban railway transport. There has been also considered foreign experience where the emphasis was made on the technological component. Taking into account all these aspects, the authors have set the task of developing effective measures to eliminate gaps and deficiencies in legislation, and the experience of other states should be borrowed taking into account local specifics.

Keywords: people with limited mobility; accessible environment; quality of transport services; public transport; groups of population with limited mobility.

Декларирование социального государства в Конституции РФ предполагает создание доступной среды для получения различными слоями населения общественных благ, в том числе и для маломобильных граждан.

В процессе реализации законных прав граждан важную роль играет степень развития транспортной системы, высокий уровень качества обслуживания пассажиров на всех видах транспорта, складывающийся из многих показателей, к числу которых относят: стоимость, скорость, безопасность, комфорт, надежность, чистоту, культуру обслуживания, информационное обеспечение, экологию. Приоритетным направлением развития транспорта в последние годы является доступность общественного транспорта для инвалидов и маломобильных пассажиров.

Прежде всего, необходимо понимать, как соотносятся понятия «инвалиды» и «маломобильные группы населения». Маломобильные граждане — это люди, испытывающие затруднения при самостоятельном передвижении. К этой категории относятся не только инвалиды, но и беременные, маленькие дети, родители с колясками, пожилые, люди с чемоданами, избыточным весом, временными нарушениями здоровья, следовательно, второе понятие шире первого. В соответствии с Законом г. Москвы от 17 января 2001 г. № 3 «Об обеспечении беспрепятственного доступа инвалидов и иных маломобильных граждан к объектам социальной, транспортной и инженерной инфраструктур города Москвы» инвалиды — лица, имеющие нарушение здоровья со стойким расстройством функций организма, обусловленное заболеваниями, последствиями травм или дефектами, приводящими к ограничению жизнедеятельности, и вызывающее необходимость их социальной защиты.

В настоящее время в литературе отмечается изношенное состояние российской транспортной инфраструктуры; в частности, в своей работе на это указывает Т. А. Диканова, которая также отмечает тяжелое (на грани банкротства) экономическое положение многих транспортных организаций, отрицательные последствия введения ограничительных мер в связи с коронавирусом для экономики транспорта и страны в целом, а значит, неизбежное сокращение бюджетного финансирования модернизации транспорта [1].

Какой можно сделать из этого вывод? Кроме негативных последствий для населения мы получаем замкнутую петлю, при которой изношенность подвижного состава повлечет за собой более интенсивное распространение эпидемии, а оно, в свою очередь, напрямую или косвенно

приведет к сокращению бюджетного финансирования модернизации транспорта в связи с негативными последствиями для экономики.

Именно поэтому данная тема имеет максимальный приоритет при разработке различных решений в транспорте. Она является актуальной как на техническом, так и на законодательном уровне, и ограничения в сфере общественного транспорта, существующие для маломобильных граждан, определенно снижают возможность их передвижения и осуществления вышеназванных целей.

По данным Федерального реестра инвалидов количество инвалидов в России в октябре 2020 г. составляло порядка 10,9 млн человек, а в Москве 981 345 человек. Эти цифры лишний раз свидетельствуют о чрезвычайной актуальности данной тематики.

О. В. Олейник определяет «доступную среду» как социальное явление, предполагающее создание комфортных условий для инвалидов и маломобильных групп населения [2]. «Доступная среда» может определяться в узком смысле как социальная программа, направленная на создание безбарьерных условий интеграции людей с ограниченными физическими возможностями, в том числе и маломобильных граждан, в общественную жизнь.

Первоосновой выступает Конвенция о правах инвалидов 2006 г., в которой содержатся нормы, гарантирующие маломобильным гражданам права на беспрепятственное пользование транспортом (ст. 9).

Наиболее важным для рассматриваемой проблемы событием, касающимся не только Москвы, но России в целом, стало утверждение разработанной Минтрудом России Программы «Доступная среда», которая реализуется с 2011 г. и продлена на период до 2025 г. Правовая база программы обширна; среди документов можно выделить постановления Правительства РФ от 17 марта 2011 г. № 175, от 1 декабря 2015 г. № 1297 и от 29 марта 2019 г. № 363. Приоритетной целью данной программы явилось создание транспортной инженерной инфраструктуры, которая способствовала большей интеграции инвалидов и маломобильных граждан в общество.

Ключевая задача, содержащаяся в паспорте программы, — способствовать большей интеграции инвалидов и маломобильных граждан в общество. Понятие доступной среды включает в себя совокупность условий и требований к объектам и инфраструктуре, городскому дизайну, транспорту, позволяющих свободно передвигаться в пространстве и получать необходимую информацию для осуществления комфортной жизнедеятельности.

К сожалению, в документе программы отсутствуют показатели по Москве, но содержащаяся статистика по Московской области в целом говорит о выполнении запланированных показателей [URL: https://www.garant.ru/products/ipo/prime/doc/72116666/].

Несколько противоречивая картина наблюдается при анализе информации Департамента труда и социальной защиты населения г. Москвы. Согласно ей Москва тратит на доступную среду 1,2 млрд руб. в год [URL: https://dszn.ru/moscowLongevity/news/view/3107], и как отмечается в социологическом исследовании, проведенном аналитическим центром НАФИ совместно с Советом по делам инвалидов при Совете Федерации, в Москве виден прогресс в доступности общественного транспорта для маломобильных граждан. Он выражен в закупках низкопольных трамваев, функционировании в метрополитене Центра обеспечения мобильности пассажиров.

Руководитель направления социально-экономических исследований Аналитического центра НАФИ Е. Никишова отмечает, что столице еще есть куда расти в этой области, но что касается регионов, то здесь транспорт приспособлен для нужд людей с инвалидностью намного хуже [URL: https://nafi.ru/en/analytics/rossiyane-otsenili-dostupnost-okruzhayushchey-sredy-dlya-invalidov-en-russians-access-the-availabili/]. В целом по России исследование показывает, что маломобильные россияне по-прежнему низко оценивают уровень доступности общественного транспорта.

Транспортный комплекс и транспортная инфраструктура Москвы и Московской области по-прежнему неоднородна. Например, согласно статистке на балансе «Мосгортранса» в марте 2020 г. числились более 96% автобусов, и 58% трамваев с низким уровнем пола, оборудованных для проезда маломобильных пассажиров.

Что касается железнодорожного транспорта, то работа по замене и (или) модернизации постепенно осуществляется. К примеру, такие модели поездов, как ЭП2Д, ЭС1 («Ласточка») и ЭГ2Тв («Иволга»), располагают всем необходимым для инвалидов и маломобильных граждан. В этот перечень входят пандусы — подъемники для посадки-высадки с низких платформ; оборудованные ремнями безопасности места для безопасного крепления инвалидов в колясках; увеличенные туалетные комнаты со специальными поручнями; устройства связи с машинистом. В этот перечень постепенно добавляются места для пассажиров в инвалидных колясках.

Однако инклюзивность подвижного состава часто обесценивается разным по уровню оборудованием станций и платформ. Лишь часть платформ имеют лифты либо расширенные, для проезда на коляске специальные двери. Большое количество платформ по-прежнему не располагают подобным, имеются лишь пешеходные мосты, использование которых инвалидам не под силу [URL: https://news.rambler.ru/moscow_city/41777831-v-rzhd-otkazalis-ustanavlivat-pandusy-na-stantsii-iz-za-norm-60-letney-davnosti/?updated].

Это касается не только пригородных направлений, но и МЦД. К примеру, в Домодедово в 2019 г. была проведена инспекция станций МЦД-5, которую планируется запустить в 2023—2024 гг. Оказалось, что помощь маломобильным гражданами не предусмотрена в силу отсутствия

таблички с контактами дежурных и необходимой среды непосредственно на платформах станций [URL: https://yandex.ru/turbo/regnum.ru/s/news/2804465.html].

Впрочем, аналогичная ситуация существует и на введенных в эксплуатацию участках МЦД. Характерный пример — разница в уровне оборудования между станциями Москва-Товарная и Стрешнево.

В то же время на МЦК в целях повышения культуры обслуживания маломобильных пассажиров и эффективности работы Службы пассажирских сервисов ГУП «Московский метрополитен» организовано взаимодействие с Московским центральным кольцом по обслуживанию маломобильных пассажиров, где они могут оформить заявку на сопровождение по Московскому центральному кольцу [URL: http://uoomgoovoi.org.ru/dostupnaya-sreda].

Исходя из этого, очевидна необходимость формирования условий по реализации прав граждан данной категории без участия специальных лиц, без помощи которых сегодня маломобильные граждане не могут совершить определенные действия по использованию железнодорожного транспорта и инфраструктуры. Идеальная концепция доступной среды представляет собой пользование железнодорожным транспортом и инфраструктурой маломобильным гражданином самостоятельно, без чьей-либо посторонней помощи или с минимальным вмешательством указанных лиц.

На протяжении последних лет предпринимались различные меры по улучшению транспортной инфраструктуры, среди которых, например, заключенное соглашение о стратегическом партнерстве между ОАО «ФПК» и Фондом содействия реализации Конвенции о правах инвалидов «Доступная среда и универсальный дизайн» [URL: https://company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=48908], которое способствовало разработке различных направлений деятельности, в частности, целенаправленной работе по созданию возможностей перевозки пассажиров инвалидов в пассажирских поездах дальнего следования.

Также необходимо отметить произведенные Федеральной пассажирской компанией совместно с ОАО «РЖД» ранжирование и паспортизацию подвижного состава исходя из уровня доступности для инвалидов, параллельно с которыми происходили модернизация оборудования спецвагонов, оснащение табличками, оборудованными шрифтом Брайля, дополнительными, необходимыми для инвалидов-колясочников перилами, расположенными на низком уровне выключателями и дополнительным световым и звуковым оборудованием для слабовидящих и слабослышащих пассажиров [URL:https://gudok.ru/newspaper/?ID=1363404].

Минтрансом России издан приказ от 6 ноября 2015 г. № 329, который регламентирует правила обеспечения условий доступности для

пассажиров из числа инвалидов пассажирских вагонов, поездов дальнего следования, вокзалов и предоставляемых услуг на вокзалах и в поездах дальнего следования.

Меры, закрепленные документом, предусматривают формирование персонала из перечня работников, связанного с обслуживанием пассажиров из числа инвалидов по вопросам обеспечения доступности для инвалидов объектов и предоставляемых на них услуг с учетом имеющихся у них стойких расстройств функций организма и ограничений жизнедеятельности.

К 2016 г. в Москве было проведено обновление автобусного парка, в связи с чем на этот год численность новых автобусов составляла 95% всего парка Москвы [URL: https://www.mos.ru/mayor/themes/2299/3742050/].

Реализация программы «Доступная среда» позволила в период с 2011 по 2017 г. увеличить долю парка городских транспортных средств, оборудованных для перевозки инвалидов, в том числе автобусов с 4,4% до 19,9%, трамваев с 3% до 12,8%, троллейбусов с 9,6% до 26% [URL: https://poliklinika218.ru/informatsiya/arkhiv-novostej/319-itogi-realizatsii-gosudarstvennoj-programmy-rossijskoj-federatsii-dostupnaya-sreda.html].

С недавнего времени идет серьезная работа по внедрению экологичных электробусов, коих в Москве в октябре 2020 г. уже насчитывалось 500.

Подвергся полной замене подвижной состав и трамвайный парк, укомплектованный новыми составами «Витязь-Москва», число которых уже в 2020 г. составляло более 300. За 2019 г. они смогли перевезти около 90 млн человек [URL: https://www.mos.ru/news/item/68455073/].

Очевидно, что все перечисленные меры имеют прямое отношение к разработке и совершенствованию доступной для инвалидов инфраструктуры, ведь обновленный транспорт в целях соответствия действующим стандартам оборудован необходимым уже упомянутым ранее минимальным набором механизмов и оборудования, к которому относятся:

— пандусы — вспомогательные устройства, представляющие собой наклонную плоскость, позволяющие проезжать колясочникам и проходить в салон людям с инвалидностью, испытывающим проблемы с передвижением;

— подъемные устройства — оборудование с горизонтальной платформой для размещения инвалидной коляски и ее передвижения вверх-вниз или вперед-назад;

— специально оборудованные места для инвалидов;

— опорные устройства для комфортного перемещения по салону — разного рода стойки и поручни, при помощи которых человек, имеющий инвалидность, имеет возможность безопасно и комфортно попасть в салон и перемещаться по нему. Опорные устройства должны иметь контрастную окраску.

Иностранный опыт интересен прежде всего с технической стороны. Здесь можно привести в пример японские эскалаторы-трансформеры, которые при необходимости переводят в специальный режим, когда несколько ступеней объединяются в одну платформу и движутся синхронно до остановки, также предусмотрена система безопасности от скатывания. Несмотря на то что для такой системы требуется помощь сотрудника, обслуживающего эскалатор, она пользуется популярностью у маломобильных пассажиров. Следует также отметить Берлинские лестницы-лифты и различные *openstreet*-карты.

Обозреваемый нами вопрос не раз затрагивался в научной литературе. Так И. А. Гареева и О. В. Курякина, пишут, что США — конвенционально самое благоприятное государство для жизни маломобильных граждан и инвалидов. Тем не менее у данных социальных групп все равно остаются трудности с реализацией полноценной жизни, ибо государственная система социальной помощи нацелена на изоляцию инвалидов в интернаты, специализированные школы, центры дневного пребывания, что деформирует сознание людей, формируя иждивенческие позиции у людей с ограниченными возможностями [3].

Россия здесь также не стала исключением, Минтранс России готовится изменить нормы обеспечения доступности общественного транспорта для указанных социальных групп. Предлагается ввести деление таких видов транспорта на общие и предназначенные исключительно для перевозки пассажиров с инвалидностью или для перевозки обычных пассажиров и пассажиров с инвалидностью одновременно [URL: https://iz.ru/1081846/evgeniia-priemskaia/po-razdelitelnoi-mintrans-planiruet-peresmotret-dostupnost-obshchestvennogo-transporta-dlia]. Перспектива подобных изменений вызвала беспокойство во Всероссийском обществе инвалидов, так как это не только осложнит пользование общественным транспортом для колясочников, но и нарушит их права на его доступность, предусмотренные Федеральным законом «О социальной защите инвалидов» и ратифицированной в России Конвенцией о правах инвалидов. Можно лишь добавить, что такой проект противоречит главной цели программы «Доступная среда», поскольку наоборот создает дополнительный барьер в обществе.

Из зарубежного опыта обустройства городской среды можно отметить также стремление следовать принципу непрерывности, который выражается в плавности перехода между различными территориями (пешеходные зоны, скверы, общественная инфраструктура), а также в правильной планировке и застройке, которая способствует и наличию более качественной транспортной инфраструктуры [URL: https://varlamov.ru/2349788.html].

Таким образом, представляются необходимыми следующие меры:

1) усиление и ужесточение государственного надзора (в том числе возложенных отдельных функций на управомоченные федеральные

органы исполнительной власти) за исполнением законодательства в области обеспечения доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг;

2) оптимизация общественного транспорта и ликвидация диспропорций в уровне оснащения инфраструктуры различных видов транспорта;

3) не только простое заимствование иностранного правового опыта и совершенствования инфраструктуры, но и поиск оригинальных решений, которые бы способствовали интеграции инвалидов в общество;

4) разработка правовых актов, которые могут носить дискриминационный характер. Это обосновано не только чисто этическими (или идеологическими) посылками, но кроме того экономическими и социальными причинами, ибо это не будет способствовать сплочению социального организма государства. Есть и опасения, что это вызовет дополнительные правоприменительные проблемы.

Литература

1. Диканова, Т. А. О состоянии преступности на железнодорожном, водном и воздушном транспорте в 2015—2019 годах // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 2(34).
2. Олейник, О. В. Доступная среда как явление социальной жизни: отражение в СМИ // Научно-методический электронный журнал «Концепт». — 2016. — Т. 11 // URL: http://e-koncept.ru/2016/86270.htm.
3. Гареева, И. А. Опыт формирования доступной среды для людей с ограниченными возможностями здоровья и инвалидов в России и за рубежом / И. А. Гареева, О. В. Курякина // URL: http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2017/TGU_8_194.pdf

References

1. Dikanova, T. A. O sostoyanii prestupnosti na zheleznodorozhnom, vodnom i vozdushnom transporte v 2015—2019 godakh [On the state of crime in railway, water and air transport in 2015—2019] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 2(34).
2. Oleynik, O. V. Dostupnaya sreda kak yavleniye sotsial'noy zhizni: otrazheniye v SMI [Accessible environment as a phenomenon of social life: reflection in the media] // Nauchno-metodicheskiy elektronnyy zhurnal «Kontsept». — 2016. — T. 11 // URL: http://e-koncept.ru/2016/86270.htm.
3. Gareyeva, I. A. Opyt formirovaniya dostupnoy sredy dlya lyudey s ogranichennymi vozmozhnostyami zdorov'ya i invalidov v Rossii i za rubezhom [Experience of forming an accessible environment for people with disabilities and disabled people in Russia and abroad]/ I. A. Gareyeva, O. V. Kuryakina // URL: http://pnu.edu.ru/media/ejournal/articles-2017/TGU_8_194.pdf

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 338.47:656.2

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

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

Организационно-правовая среда управления недвижимым имуществом и совершенствование инвестиционной деятельности открытого акционерного общества «Российские железные дороги»

Аннотация. В статье анализируются организационно-правовые основы управления имуществом и совершения сделок с недвижимостью холдинга. В ОАО «РЖД» завершился переход на вертикально-ориентированную модель управления в соответствии с видами деятельности и переход от горизонтального управления по территориальному принципу на управление бизнес-блоками: логистика, инфраструктура, пассажирские перевозки, грузовые перевозки и пр. Для этого были созданы дирекции в соответствии с видами деятельности. В эти виды деятельности (отрасли управления) вошли определенные направления бизнеса, чему способствовали мероприятия по осуществлению корпоративного построения и организационного развития. Управление недвижимостью также осуществляется в соответствующих подразделениях по вертикали с распределением компетенции. На всех уровнях применяются единые принципы учета имущества и контроля головной компании за дочерними обществами. Направления в сфере использования недвижимого имущества ОАО «РЖД» обозначены в Функциональной стратегии управления недвижимым имуществом холдинга «Российские железные дороги» от 29 июня 2012 г. № 1357Р, в соответствии с которой должна быть создана эффективная модель

управления недвижимостью. Многое уже реализовано. Однако остаются нерешенными проблемы в сфере управления недвижимостью в ОАО «РЖД». Прежде всего, они связаны с текущим износом отдельных объектов инфраструктуры, это касается и недвижимого имущества, находящегося на балансе холдинга. Для обеспечения баланса интересов государства, частных акционеров не нашел должного применения в сравнении с зарубежными странами механизм государственно-частного партнерства, как и иные модели зарубежного инвестирования в недвижимость. В исследовании проанализированы программные документы, деятельность холдинга, корпоративные правовые основы в принятии решений, сделаны отдельные предложения по совершенствованию организационно-правовой среды по управлению имуществом компании, в том числе связанные с развитием государственно-частного партнерства.

Ключевые слова: организационно-правовая среда; управление недвижимостью; государственно-частное партнерство; инфраструктурные проекты.

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

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

Organizational and legal environment for real estate management and improvement of investment activities of the open joint stock company “Russian Railways”

Abstract. The current paper has analyzed the organizational and legal foundations of property management and transactions with the holding's real estate. The open joint stock company (JSC) “Russian Railways” completed the transition to a vertically-oriented management in accordance with the types of activities and the transition from horizontal management based on the territorial principle to the management of such business units as logistics, infrastructure, passenger traffic, freight traffic, etc. For this purpose, there were created directorates in accordance with the types of activities. These types of activities (management branches) included certain areas of business,

which were facilitated by measures for the implementation of corporate building and organizational development. Real estate management is also carried out in the respective divisions vertically with the distribution of competence. There are applied uniform principles of property accounting and control of the parent company over subsidiaries at all levels. Directions in the use of real estate of the JSC “Russian Railways” have been outlined in the Functional Real Estate Management Strategy of the Russian Railways Holding No. 1357R issued on June 29, 2012, in accordance with which an effective real estate management model should be created. Much has already been done. However, there are still unresolved problems in the field of real estate management in the JSC “Russian Railways”. First of all, they are associated with the current deterioration of individual infrastructure facilities, including real estate being on the balance of the holding. In order to ensure a balance of interests of the state, private shareholders, the mechanism of public-private partnership, as well as other models of foreign investment in real estate, did not find proper application in comparison with foreign countries. The current study has analyzed the policy documents, the activities of the holding, corporate legal framework in decision-making. There have been made individual proposals to improve the organizational and legal environment for managing the company's property, including those related to the development of public-private partnerships.

Keywords: organizational and legal environment; property management; public-private partnership; infrastructure projects.

В соответствии с моделями проведенных ранее преобразований в системе холдинга ОАО «РЖД» была создана новая организационно-правовая среда. Правовую среду управления недвижимостью в ОАО «РЖД» изначально составляют такие базовые акты, как: Федеральные законы от 26 декабря 1995 г. № 208-ФЗ «Об акционерных обществах», от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», от 27февраля 2003 г. № 29-ФЗ «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», постановления Правительства РФ от 18 мая 2001 г. № 384 «О программе структурной реформы на железнодорожном транспорте», от 18 сентября 2003 г. № 585 «О создании открытого акционерного общества “Российские железные дороги”», от 6 февраля 2004 г. № 57 «Об ограниченных в обороте объектах имущества открытого акционерного общества “Российские железные дороги”», от 3 декабря 2004 г. № 738 «Об управлении находящимися в федеральной собственности акциями акционерных обществ и использовании специального права на участие Российской Федерации в управлении акционерными обществами (“Золотой акции”)» и др. Важное значение

имеют и корпоративные локальные акты компании, такие как Положение о порядке распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД» (утверждено приказом ОАО «РЖД» от 7 ноября 2008 г. № 150) и др.

ОАО «РЖД» выступает инициатором модернизации законодательства, внесения изменений в различные акты, например, в ст. 8 Федерального закона «Об особенностях управления и распоряжения имуществом железнодорожного транспорта», для вовлечения в коммерческий оборот большего количества имущества и снятия некоторых ограничений на распоряжение имуществом. Прежде всего, речь идет о снятии ограничения в инвестиционные проекты концессионного типа или государственно-частного партнерства, поскольку, чтобы выступать в роли концедента или публичного партнера, необходимо иметь имущество в частной собственности, в противном случае приходится прибегать к различным механизмам «квазиконцессии» или контрактной системы и пр. Необходимо в ряде случаев упростить законодательство, чтобы снять ограничения по вовлечению в оборот недвижимого имущества. Одним из вариантов решения проблемы является продажа ряда объектов с сохранением контроля в акционерном пакете, продажа без сохранения влияния объекта стороннему приобретателю, различные виды аренды и субаренды на инвестиционных условиях. Это значительный объем имущества, принадлежащего ОАО «РЖД»: в сфере торговли, снабжения, коммунального хозяйства, в сфере строительства, ремонта подвижного состава; огромное количество, помимо магистралей, дорог необщего пользования, различных депо, земельных участков полос отвода для железных дорог, охранных зон. Большая часть земельных участков компании находится в федеральной собственности, их использование осуществляется на условиях аренды, посредством заключения договоров с территориальными подразделениями Росимущества. В свою очередь, важной составляющей дохода от использования земельных участков холдингом по рыночной стоимости является их сдача в субаренду. Речь при этом может идти обо всех арендопригодных объектах, непрофильных активах и др.

Большое методологическое и программное значение в сфере использования недвижимого имущества ОАО «РЖД» имеет Функциональная стратегия управления недвижимым имуществом холдинга «Российские железные дороги», определяющая основные направления деятельности компании в этой сфере до 2030 г. В соответствии с ней должна быть создана эффективная модель управления недвижимостью: система учета объектов недвижимости, совершения сделок с ним, корпоративная система торгов, совершенствование нормативно-правовой основы распоряжения недвижимым имуществом.

В целевом состоянии управления недвижимостью Стратегией обозначается создание на всех уровнях компании вертикальной системы управления недвижимостью с четким распределением компетенции по

управлению между Корпоративным центром, региональными центрами и филиалами компании. На всех уровнях уже применяются единые принципы учета имущества и контроля головной компании за дочерними обществами. Достижение данных и иных целей связано с постоянными организационными мероприятиями холдинга. Поощряются различные механизмы инвестиционного развития в отношении недвижимости, основанные на системе внутреннего контроля и снятии ограничений по вовлечению в гражданский оборот объектов недвижимости железнодорожного транспорта.

В Стратегии обозначены основные критерии по оптимизации структуры недвижимости, включая при необходимости оплату уставного капитала дочерних обществ холдинга недвижимым имуществом. С организационно-правовой стороны необходимо сокращать время для подготовки и вовлечения в гражданский оборот недвижимого имущества. При этом управление недвижимостью осуществляется в соответствующих подразделениях по вертикали: департамент корпоративного имущества, региональные центры и службы корпоративного управления, службы дирекций и территориальных подразделений.

Акционерное законодательство предполагает принятие решений в сфере управления недвижимостью холдинга в соответствии с корпоративными процедурами. Проводится экономическая экспертиза эффективности управления недвижимым имуществом, непрерывно осуществляется оформление прав на него. В ОАО «РЖД» работает механизм единого учета имущества, включая дочерние общества. Создана модель выявления непрофильных активов, исключается потребность согласования однородных сделок.

Вертикально-ориентированный холдинг создавался поэтапно. Ключевым моментом было открытие дирекций как функциональных филиалов. Непосредственно железные дороги стали осуществлять деятельность как региональные центры корпоративного управления. Соответственно, была создана единая модель железной дороги; на данном этапе реализуется также и проект «Цифровая железная дорога». «Главное достижение цифровой модели заключается в том, что она способна принимать быстрые решения в области управления инфраструктурой» [4, стр. 41].

Процесс организационного перестроения модели управления в холдинге потребовал изменения правовых основ, особенно новое нормативное регулирование между дирекциями и иными органами на основе регламентов взаимодействия. Значительно изменились полномочия начальников железных дорог, осуществляющих взаимодействие подразделений, распределенных между различными дирекциями. Для оптимизации процесса их взаимодействия были созданы координационные советы и иные органы. Соответственно железные дороги как региональные центры корпоративного управления должны

обеспечивать на горизонтальном уровне взаимодействие и координацию всех направлений деятельности. Важное нормативно-правовое значение имеет приказ ОАО «РЖД» от 1 августа 2011 г. № 104 «О совершении на торгах сделок с объектами недвижимого имущества», в котором определены организационно-правовые основы проведения торгов.

Холдинг ОАО «РЖД» реализует как инфраструктурные проекты, так и технологические, а также при необходимости сочетает и те, и другие. Но их реализация требует соответствующего согласования на местах, установление различных обременений, сервитутов и пр. При этом необходимо разрешить вопросы, связанные с резервированием, изъятием земельных участков под реализацию проекта. Холдинг принимает программы по использованию недвижимого имущества с учетом наличия или отсутствия ограничений по распоряжению имуществом. Например, при реализации программ, связанных с земельными отношениями, требуется надлежащее оформление прав на земельные участки, зонирование, проведение кадастровых работ и пр. Необходимо участвовать и в совместном инвестировании транспортно-логистических комплексов с другими компаниями, а не только реализовывать совместные проекты. Например, возможно создание совместных предприятий.

В связи с планируемыми программами развития высокоскоростных магистралей (ВСМ) требуется решение вопросов о закрытии малоинтенсивных железных дорог. Развитие ВСМ способствует капитализации компании. При этом необходимо совершенствование взаимодействия дорог на региональном уровне, в том числе департаментом по взаимодействию с органами власти. «Развитие скоростных железнодорожных сообщений, безусловно, требует затрат не только на инфраструктуру и поиск нужных технологий. Корпорация ОАО “РЖД”, формируя высокоскоростные проекты, развивает высокие технологии» [2]. С 2013 г. в холдинге был создан Центр организации скоростного и высокоскоростного движения.

Для осуществления сделок с имуществом необходимо учитывать пообъектный учет и регистрацию объектов недвижимого имущества. В холдинге распоряжение имуществом происходит на торгах, для чего существует собственная система организации закупок. При реализации системы закупок взаимодействуют такие подразделения холдинга, как Департамент корпоративного имущества, иные подразделения управления, филиалы; организатор (Центр организации закупочной деятельности), включающий региональные центры; конкурсная комиссия холдинга или конкурсные комиссии филиалов.

Большинство организаций при создании холдинга вошли в него в качестве филиалов, передав акции под управление холдинга. Знаковыми этапами создания вертикально-ориентированной компании стало

создание Дирекции тяги (2011), Центральной дирекции инфраструктуры (2012).

На современном этапе целевой моделью холдинга является реализация совокупности взаимозависимых бизнес-направлений, включая реализацию взаимодействия с дочерними и зависимыми обществами. Задача холдинга состоит в создании конкурентоспособных моделей транспортного бизнеса как владельца железнодорожной инфраструктуры пользования. При этом необходимо учитывать, что единственным акционером ОАО «РЖД» является Российская Федерация, полномочия которой в указанной сфере осуществляет Правительство РФ. Именно Правительство оформляет численный и персональный состав совета директоров, текущую деятельность осуществляет правление, председателем которого является генеральный директор. В организационной структуре созданы департаменты (казначейство, автоматики и телемеханики, безопасности, безопасности движения), управления (объектами технологического и коммунального назначения, по вопросам интеллектуальной собственности, координации международных проектов). В вертикально интегрированном холдинге созданы структурные подразделения, в том числе для управления имуществом (Центр организации конкурсных закупок, центр по развитию терминалов, Желдоррасчет) и функциональные филиалы (как правило — различные дирекции — железнодорожных вокзалов, по ремонту путей, тяги, фирменного транспортного обслуживания).

При управлении имуществом в ОАО «РЖД» необходимо учитывать, что в уставный капитал холдинга не вносится имущество, непосредственно не связанное с организацией перевозочного процесса. При этом уставный капитал не должен быть выше балансовой стоимости активов. Весь пакет акций холдинга как единого хозяйствующего субъекта находится в собственности Российской Федерации. Соответственно, необходимо соблюдать ограничения на совершение сделок с имуществом, исключенным из оборота или ограниченным в обороте (ст. 8 Федерального закона «О федеральном железнодорожном транспорте»). Тем более что отчуждение акций единого хозяйствующего субъекта или иное распоряжение ими осуществляется с согласия Правительства РФ. Без его согласия холдинг не вправе распоряжаться акциями своих дочерних обществ, комплексами малоинтенсивных железнодорожных линий, земельными участками, на которых они расположены, объектами недвижимости, задействованной в создании инфраструктуры транспорта общего пользования.

Росжелдор в свою очередь осуществляет государственное управление имуществом в сфере железнодорожного транспорта, принимает решения для подготовки документации, связанной с планированием зон для размещения путей общего пользования, иных объектов инфраструктуры, осуществляет закупки, занимается государственной регистрацией права

собственности на земельные участки, приобретаемые под строительство инфраструктуры, осуществляет полномочия собственника федерального имущества, используемого в деятельности ОАО «РЖД», включая вопросы установления публичных сервитутов в отношении земельных участков, задействованных для обустройства переездов, путепроводов, в местах пересечения различных видов транспорта. На Агентство также возложены функции, связанные с резервированием земельных участков для нужд развития инфраструктуры и установлением границ охранных зон железных дорог.

В результате создания вертикально-ориентированного холдинга операторы организационно и с точки зрения наделения имуществом отделены от перевозчика, взаимодействуя на основе договоров. Таким образом, структурная реформа внутри холдинга позволила создать изнутри конкурентный рынок услуг по перевозке и совершению сделок с имуществом, прежде всего в результате создания дочерних компаний (общесетевых и специализированных), операторских компаний и вывода из состава головной компании грузовых перевозок путем передачи имущества в капиталы дочерних операторов или продажи другим компаниям-перевозчикам. Но при этом должно сохраняться единство управления инфраструктурой и собственностью ОАО «РЖД».

Задачи и функции по управлению и содержанию инфраструктуры возложены на Центральную дирекцию инфраструктуры, которая является функциональным филиалом компании. При этом сама Дирекция обладает лишь оперативной самостоятельностью в отношении объектов ОАО «РЖД». Необходимо подчеркнуть, что именно ОАО «РЖД» осуществляет владение всеми железнодорожными магистралями, включая иные объекты. Основную доходную часть бюджета компании за счет перевозочной деятельности и использования услуг железнодорожного транспорта формирует Центр фирменного обслуживания как функциональный филиал компании.

Правом распоряжения имуществом компании кроме генерального директора наделена Центральная комиссия в сфере совершения сделок с недвижимым имуществом, руководители филиалов и иные уполномоченные лица. Необходимо учитывать, что руководители частных учреждений ОАО «РЖД» также обладают правом на совершение сделок. Кроме того, руководители филиалов холдинга за исключением Центральной дирекции инфраструктуры могут совершать сделки с недвижимым имуществом, которое использует холдинг, по договорам аренды. Начальники железных дорог наделены правом совершать сделки с недвижимостью по договорам аренды в границах полосы отвода железных дорог, если этим имуществом наделена Центральная дирекция инфраструктуры. С точки зрения применимого права в отношении порядка совершения сделок с недвижимым имуществом — специальная норма исключает действие общей, т.е. несмотря на рассмотренный

механизм совершения сделок, действует правило, согласно которому порядок распоряжения недвижимым имуществом может быть установлен и решениями генерального директора, и иными нормативными документами.

Одним из важных принципов совершения сделок с недвижимым имуществом является основополагающий принцип, означающий сохранение недвижимого имущества на балансе компании в случае его временной невостребованности. Необходимо также ориентироваться на достижение наилучшего использования объекта. При этом все имущество, задействованное в процессе коммерческой деятельности, должно быть поставлено на учет в Едином государственном реестре недвижимости. Для определения цены совершаемой сделки приглашается независимый оценщик. Конкурентное распоряжение недвижимым имуществом означает совершение сделок с ним на торгах.

«Задача государства состоит в гармонизации законодательства, создании условий и гарантий для инвестирования в железнодорожную инфраструктуру, которая может стать в силу своей протяженности и значимости основой развития экономики всей страны» [5, стр. 134]. Для привлечения внешних источников финансирования в проектирование, строительство, реконструкцию и введение в эксплуатацию объекта недвижимости требуется реализация инвестиционных проектов. «Инвестиционные отношения в транспортной сфере представляют собой с юридической точки зрения сделки, направленные на вложения в капитал транспортной организации, транспортную инфраструктуру и иные объекты соглашения, результатом которого являются вновь возникшие права и обязанности в отношении имущества, доходов от него, прав на него и пр.» [3, стр. 41]. При инвестировании могут использоваться многочисленные виды договоров: простого товарищества, концессии, соглашения о государственно-частном партнерстве, лизинга, аренды на инвестиционных условиях и др. «Выбор вида договора является правом субъектов инвестиционных отношений. Однако необходимо отметить, что есть договоры, которые являются инвестиционными по определению (финансовая аренда, концессия)» [6, стр. 8]. Большинство подобных договоров можно именовать договорами о совместной деятельности. Поиск новых моделей привлечения инвестиций заложен в содержание функциональных стратегий ОАО «РЖД», которые в свою очередь ориентированы на учет главных положений Стратегии развития железнодорожного транспорта в Российской Федерации до 2030 года, которая утверждена распоряжением Правительства РФ от 17 июня 2008 г. № 877-р.

Как правило, инвестор наделяется дополнительными правами в транспортных проектах, связанных с моделями владения, пользования и распоряжения недвижимым имуществом ОАО «РЖД». С учетом правил и порядка совершения сделок с недвижимым имуществом, инвесторы

выступают как покупатели имущества, как арендодатели, лизингодатели, концессионеры, частные партнеры и др. Процесс передачи или вложения гражданских прав становится видом предпринимательской деятельности. Несмотря на участие публичного образования в софинансировании инвестиционного проекта, инвестиционные отношения не перестают носить частноправовой характер.

Главная цель названной Стратегии — достижение эффективной модели управления недвижимым имуществом холдинга. Положения Стратегии должны применяться при принятии конкретных управленческих решений, нацеленных на вовлечение в коммерческий оборот объектов недвижимости ОАО «РЖД».

В холдинге применяются единые принципы учета недвижимого имущества и его дочерних обществ. Корпоративные процедуры позволяют осуществлять учет и контроль имущества. Должна быть обеспечена связь реестра имущества ОАО «РЖД» с иными базами данных компании. Этим задачам соответствует пообъектная государственная регистрация прав ОАО «РЖД», его дочерних обществ на недвижимость. При этом из собственности холдинга должны быть исключены непрофильные активы, т.е. недвижимое имущество, не задействованное в обеспечении основной деятельности. Особенности деятельности компании отражаются на структуре объектов ее недвижимого имущества и распределения по хозяйствам. Самый большой объем объектов недвижимого имущества связан с путевым хозяйством.

С недвижимым имуществом ОАО «РЖД» могут совершаться такие сделки, как: купля-продажа, аренда, аренда на инвестиционных условиях, финансовая аренды (лизинг). При этом инвестиционный договор является собирательным понятием и может включать в себя широко практикующиеся в транспортной сфере концессионные соглашения и соглашения о государственно-частном партнерстве, аренду на инвестиционных условиях и др. Обычно участие в концессиях связано с инвестиционными проектами, когда управляющая компания решает организационные вопросы.

В сфере государственно-частного партнерства, как правило, реализуется модель «Приобретение—строительство—эксплуатация», которая направлена на модернизацию и эксплуатацию недвижимого имущества под контролем публичного партнера и на конкретный срок; либо модель «Строительство—владение—эксплуатация», связанная, прежде всего, с участием частного партнера в арендных отношениях. Но преобладающей формой инвестирования на железнодорожном транспорте являются не соглашения о государственно-частном партнерстве, а концессионные соглашения или аренда на инвестиционных условиях.

В 2019 г. была создана специализированная компания «РЖД-недвижимость» с целью управления проектами, связанными с вовлечением в оборот объектов недвижимости, привокзальных

территорий в бизнес-проекты. При этом компания является дочерней, сфера деятельности — девелопмент. Само ОАО «РЖД» остается транспортно-логистической компанией. Заключены соглашения и с другими компаниями по использованию объектов недвижимого имущества, вокзалов, модернизации привокзальных территорий и пр. Генеральный договор с «РЖД-недвижимостью» заключил Департамент корпоративного имущества.

Прямых форм участия государства в деятельности компании в сложившихся условиях требуется значительно больше, включая и формы прямого участия государства в инвестиционной деятельности холдинга или внесение отдельных высоколиквидных объектов недвижимости в качестве вклада в уставный капитал дочерних компаний. Необходимо учитывать, что железнодорожный рынок имущества и осуществления перевозок является особой «экономической системой», мезоуровнем. Государство здесь выступает и заказчиком, и потребителем. Поэтому требуется «централизация источников инвестиционных ресурсов и их дальнейшее распределение по филиалам и структурным подразделениям; необходимость постоянного направления больших объемов инвестиций в объекты инфраструктуры на всем протяжении железнодорожных линий; больший срок окупаемости инвестиционных проектов, направленных на развитие транспортной инфраструктуры» [1, стр. 32]. Можно сказать, что структурная реформа ОАО «РЖД», включая созданный механизм управления недвижимостью компании, и ставила своей целью более эффективное распределение инвестиций.

Важным направлением развития холдинга ОАО «РЖД» в соответствии с Стратегией развития железнодорожного транспорта является развитие эффективной транспортной инфраструктуры и формирование единого транспортного пространства России, что невозможно без совершенствования системы управления недвижимым имуществом холдинга. В качестве приоритета для реализации данного направления Стратегия называет широкое использование механизма и принципов государственно-частного партнерства, что позволит создать не только эффективную модель распределения рисков и ответственности, но и эффективный финансово-правовой инвестиционный механизм. В настоящее время публично-частное партнерство за рубежом является востребованным и эффективным механизмом привлечения инвестиций в инфраструктурные проекты с большой стоимостью. Приоритетное развитие моделей государственно-частного партнерства поможет реализовать отдельные цели холдинга ОАО «РЖД» в соответствии с мировой практикой и более эффективно управлять собственным недвижимым комплексом.

Литература

1. Беряков, С. Н. Повышение эффективности работы железнодорожного транспорта на основе совершенствования системы управления инвестиционной деятельностью : дис. … канд. эконом. наук. — Москва, 2016.
2. Воронин, А. Н. Высокоскоростной наземный транспорт как ресурсный мультипликатор роста акционерной стоимости ОАО «Российские железные дороги» / А. Н. Воронин, М. С. Тимофеева // Terra Economicus. — 2014. — Том 12. — № 2. — Часть 3. — С. 52—58.
3. Комплексное исследование правового регулирования финансовой деятельности транспортных организаций : монография / под редакцией А. А. Чеботаревой, С. А. Правкина. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2020.
4. Машинова, А. С. Правовые аспекты внедрения цифровой железной дороги в экономическую систему Российской Федерации // Современные информационные технологии в образовании, науке и промышленности. Сборник научных трудов XIV Международной конференции и XII Международного конкурса научных и научно-методических работ. — Москва : Экон-Информ, 2019.
5. Правкин, С. А. Правовые основы реализации проектов по инвестированию в железнодорожную инфраструктуру / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Транспортное право и безопасность. — 2019. — № 4(32). — С. 134—139.
6. Правкин, С. А. Проблемы реализации инвестиционных проектов в соглашениях, основанных на государственно-частном партнерстве / С. А. Правкин, В. В. Смирнова // Российская юстиция. — 2019. — № 4.

References

1. Beryakov, S. N. Povysheniye effektivnosti raboty zheleznodorozhnogo transporta na osnove sovershenstvovaniya sistemy upravleniya investitsionnoy deyatel'nost'yu [Improving the efficiency of railway transport on the basis of improving the investment management system]: dis. … kand. ekonom. nauk. — Moskva, 2016.
2. Voronin, A. N. Vysokoskorostnoy nazemnyy transport kak resursnyy mul'tiplikator rosta aktsionernoy stoimosti OAO «Rossiyskiye zheleznyye dorogi» [High-speed land transport as a resource multiplier of the shareholder value growth of JSC Russian Railways] / A. N. Voronin, M. S. Timofeyeva // Terra Economicus. — 2014. — Tom 12. — № 2. — Chast' 3. — S. 52—58.
3. Kompleksnoye issledovaniye pravovogo regulirovaniya finansovoy deyatel'nosti transportnykh organizatsiy [Comprehensive study of the legal regulation of the financial activity of transport organizations]: monografiya / pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, S. A. Pravkina. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2020.
4. Mashinova, A. S. Pravovyye aspekty vnedreniya tsifrovoy zheleznoy dorogi v ekonomicheskuyu sistemu Rossiyskoy Federatsii [Legal aspects of the implementation of the digital railway in the economic system of the Russian Federation]// Sovremennyye informatsionnyye tekhnologii v obrazovanii, nauke i promyshlennosti. Sbornik nauchnykh trudov XIV Mezhdunarodnoy konferentsii i XII Mezhdunarodnogo konkursa nauchnykh i nauchno-metodicheskikh rabot. — Moskva : Ekon-Inform, 2019.
5. Pravkin, S. A. Pravovyye osnovy realizatsii proyektov po investirovaniyu v zheleznodorozhnuyu infrastrukturu [Legal framework for the implementation of projects for investment in railway infrastructure]/ S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2019. — № 4(32). — S. 134—139.
6. Pravkin, S. A. Problemy realizatsii investitsionnykh proyektov v soglasheniyakh, osnovannykh na gosudarstvenno-chastnom partnerstve [Problems of

implementation of investment projects in agreements based on public-private partnership] / S. A. Pravkin, V. V. Smirnova // Rossiyskaya yustitsiya. — 2019. — № 4.

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

УДК 338.46:35(476)

© Сандырева Елена Вячеславовна
— аспирант Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
sandyreva-ev@yandex.ru

Некоторые вопросы применения аутсорсинга в сфере транспортной логистики в условиях пандемии коронавирусной инфекции

Аннотация. Статья посвящена рассмотрению вопросов применения механизма аутсорсинга в сфере транспортной логистики в условиях экономического кризиса, вызванного пандемией коронавирусной инфекции. Показаны основные тренды в развитии транспортной логистики, новые явления, появившиеся в данной сфере вследствие пандемии. Дана прогнозная оценка дальнейшего развития аутсорсинговых отношений в транспортной сфере. Доказано, что эта форма экономической деятельности сохранит свое значение на перспективу и будет способствовать повышению эффективности транспортной логистики.

Ключевые слова: пандемия коронавирусной инфекции; транспортная логистика; договор аутсорсинга; экономический кризис.

© Elena V. Sandyreva
— post graduate of the Law Institute of the Russian University of Transport

Some issues of outsourcing application in transport logistics in the context of the coronavirus pandemic

Abstract. The current paper has considered of the application of the outsourcing mechanism in the field of transport logistics in the context of the economic crisis caused by the coronavirus pandemic. There have been shown the main trends in the development of transport logistics, new phenomena that have appeared in this area as a result of the pandemic. There has been given a predictive assessment of the further development of outsourcing relations in the transport sector. There has been proved that this form of economic activity will retain its importance for the future and will contribute to the increase in the efficiency of transport logistics.

Keywords: coronavirus pandemic; transport logistics; an outsourcing contract; economic crisis.

Пандемия каронавирусной инфекции разделила мир на «до» и «после». Раскол затронул практически все сферы жизнеобеспечения общества. Бизнес изменился навсегда. Чтобы быстро восстановиться, компаниям, особенно логистическим операторам и грузоперевозчикам, необходимо было быстро адаптироваться к меняющимся условиям. Ряд тенденций, возникших во время пандемии, сохранился и в посткризисный период, и эти тенденции оказали значительное влияние на развитие и перспективы логистической отрасли во всем мире. Как справедливо отмечается исследователями, происходит изменение мышления людей [1].

Падение спроса на товары и услуги и высокий риск заражения привели к резкому и беспрецедентному сокращению объема транспортных услуг, предоставляемых во всем мире. Показав, как выглядит «неподвижный» мир, новая реальность высветила центральную роль транспорта в мировой экономике и практически во всех аспектах человеческой жизни. В поисках путей выхода из кризиса, в том числе в транспортном секторе, государства должны продолжать выполнять свои обязательства в рамках повестки дня в области устойчивого развития.

По данным Счетной палаты РФ, опубликованным в Дайджесте Департамента международного и регионального сотрудничества [ach.gov.ru], международные пассажирские перевозки, основная доля которых приходится на воздушный транспорт, пережили беспрецедентное сокращение из-за закрытия государственных границ и введения правительствами других ограничительных мер, которые сделали невозможной регулярную работу авиакомпаний. Это привело не только к финансовым потерям самих перевозчиков, но и к серьезному сокращению рабочих мест в отрасли с дальнейшими социально-экономическими последствиями.

Воздействие пандемии на грузовые перевозки было в значительной степени опосредовано и в основном привело к снижению спроса на услуги транспортных компаний из-за замедления мировой экономической активности. По мере восстановления экономики стабилизируется и международный транспортный рынок.

В то же время перед транспортными компаниями стояла важная задача обеспечить доставку медицинских товаров, средств индивидуальной защиты и других жизненно важных товаров в условиях дефицита, образовавшегося в первые месяцы пандемии. Сложившаяся ситуация способствовала росту спроса на альтернативные варианты грузоперевозок, такие как железнодорожный транспорт, которые ранее были недостаточно использованы по экономическим причинам, но теперь могут получить новые возможности для развития.

Пандемия COVID-19 также привела к падению цен на энергоносители, что в некоторых случаях способствовало снижению цен на топливо и позволило транспортным компаниям в некоторой степени компенсировать другие негативные последствия.

Однако сфера городского общественного транспорта испытала падение спроса на услуги на фоне ограничений на передвижение граждан. Существенным фактором также было нежелание людей пользоваться коллективными средствами передвижения из-за повышенного риска заражения. В то же время необходимость поддержания качества и периодичности предоставления социально значимой услуги с введением обязательных предупредительных мер привела к увеличению издержек предприятий в условиях снижения пассажиропотока и выручки, что стало предметом внимания правительства и одним из основных направлений государственной поддержки таких транспортных предприятий.

В постпандемической ситуации вполне вероятно, что население будет избегать использования общественного транспорта из-за высокого риска заражения и выбирать индивидуальные формы мобильности. Поэтому могут быть использованы более широко велосипеды (обычные или электрические), средства микромобильности. Предпочтение, скорее всего, будет отдаваться личному транспорту в ущерб общественному.

Разработка мер по восстановлению после COVID-19 и преодолению последствий кризиса может повлиять на эволюцию транспортного сектора и сделать необходимым более эффективное управление транспортом, а разработку инновационных идей еще более актуальной. Потребность в стимулировании инноваций в мобильных приложениях и сервисах будет возрастать. В то же время существует риск сокращения как частных, так и государственных, инвестиций в транспортные инновации из-за смещения приоритетов в сторону здравоохранения или ограниченных ресурсов.

Ограничения на использование общественного транспорта, несомненно, окажут положительное влияние на окружающую среду. Во многих городах действительно наблюдался рост использования немоторизованных видов транспорта.

Транспортная отрасль, наряду с гостиничной и туристической индустрией, больше всего пострадала от кризиса, но по мере возобновления глобального перемещения товаров и людей положение в этих отраслях стабилизируется.

Пандемия может способствовать переосмыслению организации трудовой жизни, транспорта и инфраструктуры. Это дает возможность пересмотреть не только методы работы и внедрить дистанционный формат, но и адаптировать всю городскую инфраструктуру к «новой нормальности». Работа общественного транспорта изменится в связи с внедрением цифровых платформ. Цифровизация транспортной отрасли будет развиваться быстрее, в том числе за счет внедрения мобильных

приложений для планирования маршрутов, бесконтактной оплаты, использования искусственного интеллекта в управлении предприятиями общественного транспорта.

Все эти процессы требуют широкой поддержки со стороны государств как организационной, так и материальной. Правительства разрабатывают программы развития, выделяют субсидии, гранты, предоставляют государственные гарантии по кредитам транспортным компаниям. Осуществление этой деятельности требует тщательного контроля со стороны высших контрольных органов. Проверки в транспортной отрасли, связанные с пандемией COVID-19, только начинаются. При аудите этой сферы высшим органам аудита необходимо будет не только проанализировать эффективность и законность расходования государственных бюджетов, но и провести стратегический анализ через призму целей устойчивого развития.

Пандемия COVID-19 может стать отправной точкой для глобальных изменений в транспортном секторе, поскольку она коренным образом меняет устоявшиеся привычки и порядок в этой отрасли. Таким образом, период вызовов и угроз можно рассматривать как уникальную возможность для правительств внести свой вклад в переход к более устойчивым видам транспорта.

По мнению экспертов *COREX Logistics* [retail.ru], адаптация к меняющимся условиям поможет логистическим компаниям быстро «восстановиться» после кризиса. Эксперты считают, что даже в посткризисный период на логистическую отрасль продолжат влиять следующие тренды (тенденции):

— *тренд 1*: демпинг на рынке логистических услуг. Усиление конкуренции за клиента приводит к возникновению ценового демпинга на рынке грузоперевозок, так как количество товаров уменьшается, а транспорт простаивает. Многие компании не переживут длительного демпинга;

— *тренд 2*: уход слабых игроков с рынка. Кризис COVID-19 — «идеальный шторм»;

— *тренд 3*: развитие сотрудничества, кооперации, интеграции услуг. Компании начнут объединяться в сообщества, чтобы делиться услугами друг друга. Логистические и сервисные компании начинают сотрудничать, разрабатывать уникальные комплексные предложения для клиентов и, как следствие, укреплять свои совместные позиции, объединяя свои услуги [2];

— *тренд 4*: отказ от покупок. Повышенный спрос на услуги по ремонту и техническому обслуживанию автопарка. 90% логистических компаний отказываются модернизировать свой автопарк из-за роста курса валют и пандемии. Это означает, что парк автомобилей устареет, а услуги, связанные с ремонтом и обслуживанием автопарков, будут востребованы;

— *тренд 5*: увеличение спроса на услугу «сборные грузы». Наблюдается тенденция к сокращению отгрузок доставляемых грузов и увеличению количества отправляемых сыпучих грузов. Значительные ограничения на авиаперевозки позволят «перенести» часть спроса со стороны грузовладельцев на перевозку сборных грузов. Развитие аутсорсинга научит участников рынка «заправлять» автомобили и групповые перевозки на взаимовыгодных условиях. Особенно высокий спрос наблюдается на сборные грузы из европейских стран;

— *тренд 6*: внедрение новейших IT-технологий. Оптимизация и цифровизация обсуждаются уже давно, но лишь немногие решились на реальные и фундаментальные изменения в подходе к их применению. Многие компании во время пандемии COVID-19 решили перевести всю работу на «новые рельсы». IT-революция началась в логистике. Стоит отметить использование IT-платформ логистическими компаниями для обмена тарифами и курсами;

— *тренд 7*: заказ транспортировки с мобильного устройства. Появление отдельной отрасли «мобильные операторы». Высокоавтоматизированная логистическая цепочка сейчас очень востребована. Грузовладельцы нуждаются в полном спектре услуг с режимом доступа со своего мобильного устройства. Клиент получает возможность заказать перевозку на оцифрованной логистической платформе, нажав на кнопку в мобильном приложении. Такие системы будут востребованы и в будущем;

— *тренд 8*: развитие внутренних грузоперевозок и логистических цепочек. Произойдет увеличение внутреннего производства за счет закрытия границ и, как следствие, развитие отечественной логистики, выход на новый качественный уровень;

— *тренд 9*: развитие аутсорсинга. Тенденция аутсорсинга непрофильных процессов и услуг наберет большие обороты. Хотя эта тенденция активно развивается с 2000-х гг., сейчас она несет в себе не только возможность экономии бюджета, но и значительную экономию времени;

— *тренд 10*: возникновение спроса на доставку товаров в глубинку Российской Федерации;

— *тренд 11*: бесконтактная курьерская доставка;

— *тренд 12*: развитие доставки посылок с помощью «беспилотников», разработка и поставка «автопилотов»;

— *тренд 13*: перевод значительного числа сотрудников на удаленную работу на постоянной основе;

— *тренд 14*: соблюдение санитарных норм, дезинфекция оборудования, транспортных средств станут нормой и требованием со стороны получателей в целях обеспечения безопасности на транспорте [3];

— *тренд 15*: предприятия начали менять автотранспорт на железнодорожный;

— *тренд 16*: перевод всей глобальной логистической деятельности в онлайн-формат;

— *тренд 17*: логистические компании должны иметь в кармане «антикризисный план». Опыт кризиса во время пандемии «подстегнет» руководство логистических компаний иметь в кармане «план Б: пакет антикризисных мер» и финансовую подушку безопасности;

— *тренд 18*: доставка «последней мили» будет иметь большое значение».

Кризис будет относительно легким для компаний по доставке автомобилей и операторов «последней мили». Проще всего будет преодолеть кризис компаниям, не имеющим основных фондов, т.е. экспедиторам. Дополнительная финансовая нагрузка (транспортное оборудование приобретается в основном в лизинг) сейчас может только усугубить ситуацию. Конечно, если в портфеле компании есть клиенты из продовольственного, розничного, *FMCG* и фармацевтического сегментов, то есть шанс даже увеличить операционные результаты.

Так как же сложившаяся ситуация повлияет на аутсорсинговые отношения в транспортной отрасли?

Суть аутсорсинга заключается в том, что компания-заказчик, используя аутсорсинг второстепенных функций, концентрируется на том виде деятельности, который является основным для организации. При этом все непрофильные функции, связанные с основной деятельностью организации или с управлением компанией, ее персоналом, ложатся на специализированную организацию. Первоначально к их услугам прибегали только малые и микропредприятия. Ключевыми клиентами были индивидуальные предприниматели и общества с ограниченной ответственностью. Однако современные тенденции таковы, что в последний год растет число компаний всех форм собственности, размеров и сфер деятельности, оказывающих аутсорсинговые вспомогательные услуги. Для фирм приоритетной задачей является поддержание бизнеса, выход в интернет и снижение финансовых рисков. По мнению исследователей с портала *Invest-Foresight* [if24.ru], сегмент аутсорсинга будет только расти. Причинами этого является значительный перечень преимуществ, позволяющий, к примеру:

1) экономить время на систематическом мониторинге штатных сотрудников;

2) свести к минимуму риск получения штрафов, а также пропущенных сроков представления отчетов;

3) экономить деньги на покупке программного обеспечения, обучении, повышении квалификации сотрудников, выделении рабочих мест, ежемесячной оплате, предоставлении социального пакета, поиске профессиональной замены во время отпуска или болезни специалиста;

4) минимизировать вероятность возникновения конфликтных ситуаций, жалоб и проверок;

5) получить дополнительную гарантию, так как договор аутсорсинга предусматривает финансовую ответственность аутсорсера за ошибки в отчетности.

Аутсорсинговые услуги до пандемии были в основном следующими преимуществами для компании:

1) повышение производительности труда за счет перераспределения задач в соответствии с бизнес-приоритетами (оптимизация бизнеса);

2) повышение рентабельности за счет снижения затрат на приобретение транспорта, его техническое обслуживание и содержание персонала (финансовая оптимизация);

3) сокращение рабочих мест и помещений из-за отсутствия штатных водителей, диспетчерских, кабинетов медицинского осмотра и комнат отдыха (административная оптимизация);

4) повышение квалификации и профессионализма персонала за счет сужения специализации и опыта работы, соответствия компетенций персонала его функциональным обязанностям, целесообразности работы персонала в соответствии с объемом выполняемых работ;

5) повышение качества предоставляемых услуг, повышение эффективности работы;

6) делегирование полномочий налоговых органов, постановка на учет в ГИБДД и страхование транспорта специализированным специалистам, отсутствие вычетов по налогам из заработной платы работников (снижение налоговой нагрузки);

7) оптимизация документооборота и прозрачность расходов (весь учет парка ведет управляющая компания);

8) нет необходимости в частных парковочных местах;

9) гарантия хорошего технического состояния транспортного парка и безопасных охраняемых парковок;

10) получение компенсации за некачественно выполненные работы подрядчиком.

По словам генерального директора ОАО «РЖД Логистика» Вячеслава Валентика, развитие логистического аутсорсинга — это один из четырех трендов, который будет иметь особое значение для рынка. Повышение спроса на комплексные логистические услуги для предприятий и на услуги уровня 3-PL (организация работы логистической компании по предоставлению полного комплекса услуг: от доставки до управления заказами) является одной из важнейших транспортно-логистических услуг [https://pro.rbc.ru/news/5df7aa299a79471e6fa3fa8e].

При этом следует иметь в виду, что 21 апреля 2020 г. Президиум Верховного Суда РФ опубликовал Обзор судебной практики, связанной с применением законодательства и мер по противодействию распространению на территории Российской Федерации новой коронавирусной инфекции (КОВИД-19). В разъяснениях Верховного Суда указано, что само распространение коронавирусной инфекции не является

обстоятельством непреодолимой силы. Но в то же время условия распространения коронавирусной инфекции могут повлечь наступление обстоятельств непреодолимой силы, которые могут явиться основанием для прекращения обязательств, в том числе и из договора. Следует заметить, что наличие обстоятельств непреодолимой силы не прекращает исполнения обязательств, а приостанавливает их на время, если исполнение остается возможным после отпадения этих обстоятельств [4]. В полной мере это относится и к договорам аутсорсинга.

Так исчезнет аутсорсинг или нет в ближайшие годы? Определенно нет. Поставщики аутсорсинговых услуг могут с уверенностью смотреть в будущее, поскольку предоставляют своим клиентам доступ к специализированным навыкам и не только экономят их время и ресурсы, но и позволяют сосредоточиться на решении ключевых бизнес-задач.

Все эти тенденции позволяют сделать вывод о необходимости совершенствования аутсорсинговых отношений на российском рынке труда, в том числе в транспортной сфере.

Литература

1. Миколенко, А. С. Изменение потребительского поведения, или как пандемия меняет мышление // Менеджмент и маркетинг: вызовы XXI века : Материалы VIII Всероссийской студенческой научно-практической конференции / ответственный редактор О. И. Попова. — Екатеринбург, 2020.
2. Макаров, И. Н. Пандемия и экономическая безопасность регионов: логистика в условиях ограничений / И. Н. Макаров, Е. В. Дробот, А. А. Авцинова // Экономические отношения. — 2020. — Том 10. — № 4. — С. 1387—1404.
3. Землин, А. И. Некоторые аспекты обеспечения безопасности на транспорте в условиях распространения инфекционных заболеваний (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19) // Военное право. — 2020. — № 6. — С. 15—29.
4. Тагаева, С. Н. Пандемия как основание для освобождения от гражданско-правовой ответственности в международных коммерческих контрактах? // Наука, образование: предпринимательская в поведенческой экономике, формы реализации и механизмы обеспечения: Материалы Национальной научно-практической конференции / под редакцией Н. М. Прусс, А. Н. Грязнова. — Казань, 2020.

References

1. Mikolenko, A. S. Izmeneniye potrebitel'skogo povedeniya, ili kak pandemiya menyayet myshleniye [Changes in consumer behavior, or how a pandemic changes thinking]// Menedzhment i marketing: vyzovy XXI veka: Materialy VIII Vserossiyskoy studencheskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / otvetstvennyy redaktor O. I. Popova. — Yekaterinburg, 2020.
2. Makarov, I. N. Pandemiya i ekonomicheskaya bezopasnost' regionov: logistika v usloviyakh ogranicheniy [Pandemic and economic security of regions: logistics in conditions of restrictions] / I. N. Makarov, Ye. V. Drobot, A. A. Avtsinova // Ekonomicheskiye otnosheniya. — 2020. — Tom 10. — № 4. — S. 1387—1404.
3. Zemlin, A. I. Nekotoryye aspekty obespecheniya bezopasnosti na transporte v usloviyakh rasprostraneniya infektsionnykh zabolevaniy (na primere pandemii

koronavirusnoy infektsii COVID-19) [Some aspects of ensuring transport safety in the context of the spread of infectious diseases (for example, the COVID-19 coronavirus infection pandemic)]// Voyennoye pravo. — 2020. — № 6. — S. 15—29.

4. Tagayeva, S. N. Pandemiya kak osnovaniye dlya osvobozhdeniya ot grazhdansko-pravovoy otvetstvennosti v mezhdunarodnykh kommercheskikh kontraktakh? [Pandemic as a basis for exemption from civil liability in international commercial contracts?]// Nauka, obrazovaniye: predprinimatel'skaya v povedencheskoy ekonomike, formy realizatsii i mekhanizmy obespecheniya: Materialy Natsional'noy nauchno-prakticheskoy konferentsii / pod redaktsiyey N. M. Pruss, A. N. Gryaznova. — Kazan', 2020.

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 656.13:628.5(076.5)

© Ивакин Виктор Иванович
— кандидат юридических наук, доцент кафедры административное право, экологическое право, информационное право Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Экотерроризм, транспорт и правовая охрана природной среды

Аннотация. В уголовном законодательстве многих стран мира есть нормы, предусматривающие санкции за терроризм. Однако нет норм, устанавливающих ответственность как экологический терроризм. Данное явление представляет собой действия радикалов, которые ведут борьбу за идею предоставления животным соответствующих прав, а также выступают против эксплуатации представителей фауны. Причем указанные лица в таких случаях могут применять насилие по отношению к гражданам. Представляется, обозначенная норма весьма необходима. В данной статье проанализировано такое явление, как экологический терроризм с использованием различных видов транспорта. На примерах рассмотрены его разновидности, в числе которых экоцид и экотаж. Также сделаны соответствующие предложения, направленные на эффективность функционирования правовых норм в указанной сфере регулирования общественных отношений.

Ключевые слова: терроризм; экотерроризм; экотаж; окружающая среда; транспорт; эрозия почв.

© Viktor Iv. Ivakin
— Candidate of Law, associate professor department
‘Administrative law, ecological law, information law’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Ecoterrorism, transport and legal protection of the natural environment

Abstract. In the criminal legislation of many world countries there are norms that envisage sanctions for terrorism. However, there are no norms

establishing liability as environmental terrorism. This phenomenon is a set of actions of radicals who are fighting for the idea of providing animals with appropriate rights, and also oppose the exploitation of fauna species. Moreover, these persons in such cases can use violence against citizens, and the designated norm is very necessary. The current paper has analyzed such a phenomenon as environmental terrorism using various types of transport. On the examples there have been considered its varieties, including ecocide and ecotage. Also, there have been made the relevant proposals aimed at the effectiveness of the functioning of legal norms in the area of regulation of public relations.

Keywords: terrorism; ecoterrorism; ecotage; environment; transport; soil erosion.

Экотерроризм, как оформившееся явление, возник в начале 1970-х гг. Поводом послужили ядерные испытания. И это был своего рода протест защитников природной среды против таких мероприятий. Затем начали формироваться соответствующие объединения граждан. В настоящее время под экологическими террористами понимают как тех, кто защищает окружающую среду противозаконными методами, нарушая порядок, так и тех, кто на нее покушается, кто уничтожает природные ресурсы варварскими методами. Однако могут быть и иные позиции по данному явлению. Основным объектом экотерроризма является общественная безопасность. В то же время у преступления всегда имеется и дополнительный объект, которым выступает окружающая среда. В свою очередь, объективная сторона данного преступного деяния весьма разнообразна. Так, она может выражаться в уничтожении, например, определенных транспортных средств, или причинении этим транспортным средствам ущерба, либо реальной угрозе причинения таких повреждений.

В качестве примера здесь можно привести события, произошедшие 8—9 ноября 1986 г. в Исландии. Там экотеррористы примерно за месяц до совершения экотеррakта провели своего рода успешную разведку, целью которой являлось установление мест, где будут находиться китобойные суда. Выяснив местонахождение таких транспортных средств, а последние пришвартовались в Рейкьявике, экотеррористы легко устроились на работу на рыбный завод, где собственно никто и не предполагал, и не думал об истинной цели таких «рабочих». 8 ноября указанного года обозначенные «трудящиеся», а их было двое, Род Коронадо и Лэвид Хауитт незаметно проникли на Хваль-фьорд. Обозначенный объект — это единственная китобойная станция в стране. Указанное место находится близ западных берегов государства. Непосредственно оно расположено между населенными пунктами Мосфедльсбайр и Акранес, являющихся небольшими городами. Ориентировочная длина этого китового фьорда

составляет 16 морских миль или примерно 30 км. Ширина в среднем достигает 2,5 миль или 5 км. В обозначенном месте в свое время можно было увидеть немало китов, в связи с чем фьорд и получил название китового. В период Второй мировой войны здесь размещались военно-морские базы наших союзников — англичан и американцев. Так, арктические конвои Дервиша и PQ-1—PQ-7b в Архангельск отправились именно отсюда. После капитуляции Германии компания по добыче китов «Хвалур» использовала для этой деятельности американскую военную базу. А в 1980-х гг. в связи с тем, что охота на китов с целью получения прибыли была под запретом, названная коммерческая организация прекратила свое существование.

Тем не менее, как видим, охота на китов продолжалась. Этим были многие недовольны. Среди них Родни Адам Коронадо, по убеждениям экоанархист, активно участвовал в движении за права животных. Получил профессию адвоката. Вместе с напарником они проникли на станцию для забоя китов. Там в качестве орудия совершения преступления используя огромные молотки, кувалды, эти молодые ребята разбивали ими двигатели, генераторы и соответствующие машины. Прибыв на пристань, указанные лица смогли открыть забортные клапана китобойных судов, которые тут же начали заполняться водой и спустя четверть часа затонули. Но пока поднялась тревога, а это произошло только утром 9 ноября, преступники уже покинули страну. В ходе совершения вышеназванного экотеракта никто из граждан не пострадал. Однако был причинен большой ущерб судам и оборудованию, а вместе с тем и соответствующей компании, который оценивался на тот момент в 2 млн долл.

Указанные лица входили в общество «Морской пастух» [URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/ (дата обращения: 20 января 2021 г.)], по-иному организация охраны морской фауны. В связи с описываемыми событиями руководитель названной общественной организации взял вину на себя. Власти предъявили ему обвинение в терроризме.

Описанное преступление не единственное. Например, террористической атаке подвергались также китобойные японские и норвежские суда. Отсюда видно, что если под транспортными средствами понимать такие средства, которые перевозят грузы, то, несомненно, китобойные суда — это специфический вид транспортных средств. В ряде случаев эти суда могут использоваться в качестве своего рода «орудия» совершения экологического терроризма, названного «экотажем», когда речь идет о совершении экологического терроризма с использованием либо применением морских или речных судов. Тем не менее в некоторых иных случаях, на наш взгляд, данный термин вряд ли точен и применим.

Вероятно, наиболее опасным видом экологического терроризма, связанного с транспортом, является незаконная перекачка нефти. Взять, к примеру, войну в Персидском заливе в 1990 г., которая продолжалась в

течение восьми месяцев. Во время этой кампании иракскими военными был осуществлен подрыв примерно 1200 нефтяных скважин, а также нескольких нефтепроводов и нефтехранилищ. Кроме того, были потоплены танкеры Кувейта. Это стало причиной огромных пожаров, невиданных до этого в истории. Так, ежедневно сгорало примерно 1 млн т нефти. В атмосферу при этом выбрасывалось 50 тыс. т диоксида серы, большое количество сажи, ориентировочно 100 тыс. т и примерно 80 т углекислого газа. Все это, а также черные дожди, которые выпадали в радиусе 1 тыс. км, снизило урожаи аграрного сектора региона и вызвало серьезные заболевания массового характера среди населения. Персидский залив принял почти 400 т нефти, в связи с чем в этом водном объекте образовалось огромное нефтяное пятно. Его площадь составляла примерно 10 тыс. кв. км. Природной среде залива, а также прибрежным территориям был причинен колоссальный экологический вред. Погибло около 300 тыс. различных видов птиц. По оценкам международных экспертов названная война принесла с собой тяжелейшую экологическую катастрофу [URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/ (дата обращения: 2 декабря 2020 г.)]. При этом никто из виновных лиц не понес наказание за указанные выше деяния. Необходимо отметить, что здесь вряд ли можно говорить об экотаже, хотя в ходе военной кампании были потоплены и нефтетанкеры, и речь в этом случае идет уже не только о морском транспорте, которым являются обозначенные торговые суда, а о трубопроводном транспорте.

Отсюда можно сделать вывод, что разновидностями экологического терроризма являются: а) экологический терроризм с использованием морского транспорта; б) экологический терроризм с использованием трубопроводного или, точнее, нефтепроводного транспорта.

Экологический терроризм с широким использованием транспортных средств представляют собой и отдельные виды действий, применявшиеся войсками США во Вьетнаме. Так, за время полномасштабной войны, которая продолжалась в с 1965 по 1975 гг., американские военные, используя военно-транспортные самолеты, распылили 72 млн л реагента «оранж». Целью такого распыления было уничтожение лесных массивов и всего живого, включая людей, на этой территории. Ими также было распылено порядка 44 млн л дефолиантов, содержащих так называемый 2,3,7,8-ТХДД — вещества, которое вызывает самые различные заболевания у человека. Распыление осуществлялось с самолетов типа *Fairchild C-123 Provider* («снабженец»).

Одним из главных создателей этого самолета, что хотелось бы особо подчеркнуть, является авиаконструктор М. М. Струков[1, стр. 15—17]. Инженер после разгрома белых жил в эмиграции сначала в Китае, затем переехал в США. Основал компанию, которая проектировала планеры, в том числе для высадки десанта. После чего, когда необходимость в планерах по большому счету отпала, стал проектировать различные

конструкции военно-транспортных самолетов, которые находились на вооружении американской армии до конца 1950-х гг. Одним из самых известных как раз и является С.123 *Provider*. На борт этот самолет мог взять полностью экипированных 60 десантников, а также транспортировать грузы. Мощность двигателей составляла 2300 лошадиных сил, дальность полета — две сотни в час, предельная скорость порядка 392 км/ч. Максимальная взлетная масса почти 32 т. Характерной особенностью также являлось то, что такое воздушное судно могло взлетать с небетонированного аэродрома.

Санкционировал проведение операции президент Д. Кеннеди. А сама идея родилась в недрах Центрального разведывательного управления США и Пентагона. Путем распыления уничтожалась вся растительность джунглей, что позволяло войскам обнаружить вьетнамскую армию и партизан. Первоначально эксперимент был проведен над отдельными лесами, находящимися близ г. Сайгон, который сейчас носит название видного вьетнамского деятеля, президента этой страны Хо Ши Мина. А несколько позже обработке с самолетов подверглись обширнейшие территории. Например, дефолианты сбрасывались на полуостров Камау, одноименной нынешней провинции. С точки зрения американцев, были показаны отличные результаты. После чего применение оранжа началось уже массировано. Причем, кроме Южного Вьетнама химическому воздействию были подвергнуты много областей таких государств, как Камбоджа и Лаос [URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/ (дата обращения: 30 декабря 2020 г.)].

Этот пример говорит о том, что экологический террор осуществляется с применением воздушного транспорта военного направления. И, как представляется, налицо одновременно было две разновидности экологических преступлений, а именно 1) экологический терроризм и 2) экоцид. Последний как раз выражается в уничтожении животного и растительного мира, отравлении водных ресурсов на огромной территории, что влечет экологическую катастрофу. Однако к уголовной ответственности за указанные преступления никто не привлекался. Хотя, как представляется, указанные преступные — это преступления против мира и человечества, они не имеют срока давности.

Экоцид, как нарушение природных экологических систем, возник в то же время, не в XXI в., а значительно ранее. К примеру, в 146 г. римляне на почву бросали соль, для того чтобы этот участок земли нельзя было использовать для сельскохозяйственных работ [URL: https://ru.wikipedia.org/wiki/ (дата обращения: 12 декабря 2020 г.)].

Под экоцидом понимают и другие деяния, которыми могут быть как действия, так бездействие, способные вызвать катастрофу в природной среде, а точнее экологическую катастрофу, о чем сейчас принято говорить. Последняя может иметь как глобальный, так и локальный характер. В связи с этим рассмотрим такую разновидность экологического

терроризма в форме экоцида, как масштабное истребление отдельных видов животных, и роль в этом железнодорожного транспорта. В Соединенных Штатах Америки при запрете эксплуатации железнодорожного транспорта бизоны, например, и сейчас гуляли бы стадами. События, фактически приведшие к исчезновению указанных представителей фауны, начались с начала четвертого десятилетия XIX в. До этого времени этих животных на американском континенте насчитывалось более 70 млн особей, из них примерно 40 млн приходилось на равнины, 30 — обитали в прериях, а около 5 млн — в лесах. Их излюбленным местом было редколесье. Индейцы традиционно, испокон веков, охотились на указанных животных, но только с целью удовлетворения своих потребностей — для пропитания, либо для изготовления из шкур одежды. Отдельные племена продавали бычьи шкуры торговцам, занимаясь таким видом своего рода бизнеса. Но все изменилось, когда к этой «предпринимательской деятельности» широко подключились железнодорожные компании. И если в России первый колесопровод, прообраз коммерческих железнодорожных полотен, был построен только в 1788 г., то в Северной Америке транспортировка грузов по рельсам начала применяться значительно раньше, лет на 50. А спустя 100 лет американский железнодорожный транспорт работал уже на пределе, хотя только еще на отдельных территориях страны. Поэтому и события фактически по уничтожению названного типа хордовых начали происходить после окончания первой четверти XIX в. С указанного времени популяция этих близких к зубру животных начала катастрофически падать. А ведь обозначенные эукариоты населяли равнинную местность континента, начиная от озера Эри. И без страха обитали до Луизианы, а также Техаса. Если в начале XIX столетия ежедневно убивали порядка 547 туров, как их еще называют, то четверть века спустя на восток страны прибывали уже одна за другой повозки со шкурами этих животных. Такая деятельность особенно усилилась после окончания гражданской войны в США, т.е. с середины 1860-х гг., когда начали еще активнее прокладываться железные дороги. А прокладка таких трасс осуществлялась именно близ тех мест, где водились эти млекопитающие. Поэтому доставка охотников в места обитания быков уже стала значительно проще, как и перевозка добычи для отправки сначала на восток страны, а затем в Европу.

Результатом явилось то, что если к началу хищнического истребления названных китопарнокопытных насчитывалось порядка 75 млн, то к концу описываемых событий их осталось всего только несколько сотен. А в 1880-х гг. повсюду виднелись пирамиды из бизоньих черепов. Поэтому не без оснований можно констатировать, что в совершении экоцида на данной территории, повлекшего практически полное истребление бизонов, существенную роль сыграли железные дороги Северной

Америки, а точнее компании, предлагавшие услуги по перевозке охотников и таких специальных грузов, как мясо бизонов.

Некоторыми специалистами освоение целинных земель в СССР также расценивается как экоцид. Напомним, что распашка целины началась с 1954 г. Для освоения этих земель также широко применялся транспорт, например, железные дороги, которые служили для массовой доставки техники и людей, автомобильный транспорт и другие виды транспортных средств. Среди них комбайны, трактора и т.д. Указанная стройка охватила огромные территории Союза — Казахстан, Поволжье, Урал, Сибирь и Дальний Восток и даже Крым. Предпосылкой освоения этого района целины в советское время послужила одна из докладных записок, поступившая на имя Первого секретаря ЦК КПСС, где предлагалось увеличение производства зерновых в стране за счет распашки новых земель. А земля, как известно, это мощнейший природный ресурс, который также нуждается в особой охране и защите, как леса, воды, животный мир, недра и атмосферный воздух. Причем те земли, которые раньше никогда не подвергались такой обработке.

Но были и противники данной реформы. Однако их аргументы не приняли во внимание, например то, что распашка степей, где отсутствуют лесные массивы, только принесет вред в связи с ветровой эрозией почвы. Буранные ветры мощностью порядка 40 м в секунду уносили, перемещали плодородные земли целины на большие расстояния. Облака пыли закрывали даже солнце. Пыль засыпала оросительные каналы. Некоторые посадки деревьев были засыпаны двухметровыми барханами. Таким образом, сотни тысяч распаханных гектаров земли были унесены ветрами. Это вызывало обнажение материнских пород. А для того, чтобы привести обозначенные целинные земли в первоначальное состояние, нужны десятилетия.

Для выполнения плана разработки целины было выделено 100 тыс. автомашин. Среди них самой распространенной оказалась трехтонка. Это ЗИС-5. Затем были различные модификации автомобиля. Среди них Урал ЗИС-355, Урал ЗИС-355М, а также ЗИС-5В. За шесть первых целинных лет подняли более 40 млн га целинных земель и залежей. Создано были не менее 400 советских хозяйств. При таком огромном сосредоточении техники и большого количества людей земля давала небывалые урожаи. Однако из-за несоблюдения экологического равновесия и возникшей эрозии почв уже в начале 1960-х гг. неотвратимыми стали пыльные бури. Начался целинный кризис. Вся экологическая система пришла в упадок, ей был нанесен мощнейший удар. Различные природные зоны были уничтожены. Пастбищные угодья и сенокосы также были распаханы. В водоохранных зонах рек, озер, прудов, распашка целинных земель вызвала эрозию почв. Это вызвало гибель животного и растительного мира, сокращение и ликвидацию водных ресурсов и объектов.

Назовем и другие формы экологического терроризма, к примеру, нападение на атомные станции с помощью авиационного транспорта. В результате в окружающую среду могут быть выброшены миллионы кюри радиактивности. Это может превзойти ядерные взрывы, произошедшие в 1945 г., когда на Хиросиму и Нагасаки были сброшены атомные бомбы. Причем не в десятки, а в сотни раз. Возможно, что последствия, скорее всего, будут не сопоставимы даже с аварией на Чернобыльской АЭС.

Словом, проявления экологического терроризма многообразны, поэтому закрепить данное понятие в законодательстве пока представляется преждевременным.

Начиная с 1997 г., в России не было зарегистрировано ни одного (!!!) случая совершения указанных преступлений. Одним из доказательств этого служит недавно опубликованный доклад, показывающий состояние окружающей среды в стране за 2019 г. Документ опубликован на сайте Минприроды России. Публикация состоялась в конце декабря 2020 года.

Как считают некоторые исследователи, необходимо внести соответствующие изменения в ч. 2 ст. 205 УК РФ, дополнив часть пунктом «г», предусматривающим повышенную ответственность для лиц, совершивших экотаж с использованием транспорта.

Итак, актуальность заявленной нами темы несомненна. В заключении, следует особо подчеркнуть, что если терроризму, в том числе на транспорте [2], посвящено огромное количество научных исследований, то экологическому терроризму, либо такой его разновидности как экоцид, значительно меньше [3, стр. 75—90]. И совсем не обнаружено правовых исследований или научных трудов специалистов иных отраслей знаний, где рассматривались бы различные стороны, аспекты экологического терроризма, включая экоцид, совершенный с применением или использованием транспорта.

Литература

1. Михеев, В. Авиаконструктор из Екатеринослава // Авиация и Время. — 1996. — № 2 (16).
2. Киракосян, А. М. Терроризм на транспорте как угроза современному обществу: социально-философский анализ : дис. … канд. философ. наук. — Москва : Военный университет, 2007.
3. Дубовик, О. Л. Криминологические и уголовно-правовые предпосылки борьбы с экологическим терроризмом и экологическим экстремизмом в России // Lex russica (Русский закон). — 2018. — № 9.

References

1. Mikheyev, V. Aviakonstruktor iz Yekaterinoslava [Aircraft designer from Yekaterinoslav] // Aviatsiya i Vremya. — 1996. — № 2 (16).
2. Kirakosyan, A. M. Terrorizm na transporte kak ugroza sovremennomu obshchestvu [Terrorism in transport as a threat to modern society]: sotsial'no-filosofskiy analiz : dis. … kand. filosof. nauk. — Moskva : Voyennyy universitet, 2007.

3. Dubovik, O. L. Kriminologicheskiye i ugolovno-pravovyye predposylki bor'by s ekologicheskim terrorizmom i ekologicheskim ekstremizmom v Rossii [Criminological and criminal law prerequisites for combating environmental terrorism and environmental extremism in Russia] // Lex russica (Russkiy zakon). — 2018. — № 9.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 349.3:368

© Мальцев Виталий Анатольевич
— кандидат юридических наук, доцент, заведующий
кафедрой административного, финансового и международного права
Академии труда и социальных отношений

Особенности страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в африканских странах

Аннотация. В статье исследуются правовые аспекты страхования транспортных средств и гражданской ответственности их владельцев в странах африканского континента. Отмечается существенное развитие транспортного страхования во многих странах Африки, вызванное не только экономическим ростом, расширением внешнеторговых связей, строительством новых автомобильных дорог, увеличением железнодорожных сообщений, но и проблемами, существующими при эксплуатации транспортных средств. Указываются особенности системы правового регулирования страхования в африканских странах, включающие как общие межгосударственные, так и региональные соглашения. Дается характеристика основным международным договорам в сфере страхования, действующим на африканском континенте. В статье также исследуются, закрепленные в них основные принципы страхования, в том числе, касающиеся таких его видов как страхование транспортного средства и обязательное страхование гражданской ответственности их владельцев. Анализируются отдельные положения действующего в качестве приложения к международному договору Кодекса страховой деятельности, в котором нашли свое закрепление общие требования к организации страхового дела, основные направления развития страхования и меры ответственности за нарушения его установлений. Подробно исследуются нормы национальных актов ряда африканских государств, регламентирующих виды транспортного страхования и особенности правоотношений, возникающих при осуществлении добровольного и обязательного страхования транспортных средств, а также обязательного страхования гражданской ответственности их владельцев. Определены как общие черты законодательства в отношении указанных видов страхования, так и характерные для отдельных

африканских стран особенности. Кратко анализируются правовые нормы, устанавливающие ответственность за нарушения страхового законодательства. Дается характеристика структуры и состояния национальных рынков по указанным видам страхования. Отмечаются отдельные общие проблемы, существующие в правовом регулировании транспортного страхования в африканских странах.

Ключевые слова: страхование транспортного средства; страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств; межгосударственные соглашения; страховое законодательство; договор страхования; страховой полис.

© Vitaliy An. Maltsev
— Candidate of Law, docent, head of the department
of administrative, financial and international law of the Academy
of Labour and Social Relations

Features of insuring vehicles and civil liability of their owners in the African countries

Abstract. The current paper has examined the legal aspects of vehicle insurance and civil liability of their owners in the countries of the African continent. There has been established a significant development of transport insurance in many African countries, caused not only by economic growth, the expansion of foreign trade relations, the construction of new highways, an increase in railway communications, but also by the problems existing in the operation of vehicles. There have been indicated features of the system of legal regulation of insurance in the African countries, including both general interstate and regional agreements. There has been given characteristics of the main international agreements in the field of insurance on the African continent. The paper has also examined the basic principles of insurance enshrined in them, including those concerning vehicle insurance and compulsory civil liability insurance of their owners. There have been analyzed certain provisions of the Code of insurance activity, which is valid as an appendix to an international agreement, where there are written the general requirements for the insurance organization, the main directions of the development of insurance and measures of responsibility for violations of its provisions. There have been studied the norms of national acts of a number of African states regulating the types of transport insurance and the peculiarities of legal relations arising in the implementation of voluntary and compulsory vehicle insurance, as well as compulsory insurance of civil liability of their owners. There have been determined general features of the legislation in relation to these types of insurance, as well as specific features for individual

African countries. There have been briefly analyzed legal norms establishing responsibility for violations of insurance legislation. There has been given characteristics of the structure and state of national markets for the specified types of insurance. There have been considered some general problems that exist in the legal regulation of transport insurance in the African countries.

Keywords: vehicle insurance; civil liability insurance for vehicle owners; interstate agreements; insurance legislation; insurance contract; insurance policy.

Экономическое развитие государств африканского континента за последнее время характеризуется определенным ростом, что позволило значительно увеличить объем объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Население все больше приобретает автомобили, увеличивается количество средств железнодорожного, морского и воздушного транспорта. Несмотря на различия в экономической ситуации африканских стран, вопросы, связанные со страхованием, становятся одними из важнейших в государственной финансовой политике. Это подтверждается тем, что практически во всех странах Африки за последнее время были приняты законодательные и иные акты, регулирующие не только общие аспекты страхования, но и конкретные их виды. К таким видам отнесено страхование транспортного средства и страхование гражданской ответственности их владельцев.

При сравнении страхового законодательства африканских стран можно определить, что в нем имеются как общие черты, так и отдельные отличительные особенности. Общие черты свойственны странам одного региона (например, Западной Африке, Северной Африке, Центральноафриканским странам). Это связанно с тем, что африканские регионы имеют много общего в экономической сфере, а также схожесть в менталитете, религии и других аспектах. К тому же в настоящее время все в большей степени на законодательство стран стали оказывать влияние созданные в регионах экономические союзы, такие как Торгово-экономический союз Западноафриканских стран (объединяющий 8 государств), Южноафриканское сообщество развития (входит 14 государств), Экономический и валютный союз Центральной Африки (6 государств-членов) и др. [1]

К общим чертам страхового законодательства и его видов — страхования транспортных средств и страхования гражданской ответственности — следует отнести:

— специальный закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

— наличие региональных международных соглашений (протоколов), устанавливающих общие принципы страхования гражданской

ответственности владельцев транспортных средств [https://unctad.org/en/ (дата обращения: 10 января 2021 г.)];

— применение комплексного страхования транспортного средства и гражданской ответственности его владельца;

— установление пределов ответственности владельцев транспортных средств;

— близкие по суммам размеры страховых тарифов при страховании транспортных средств;

— штрафные санкции за нарушения законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

— наличие как национальной (государственной) страховой компании, так и частных, в том числе иностранных страховщиков и др.

В связи с расширением экономических отношений, и в том числе транспортных перевозок, между странами африканского континента возникла необходимость создания общих правил страхования. В этих целях еще в 1962 г. была образована Международная конференция по управлению рынками страхования (*Conférence Internationale des Contrôles d'Assurances* (*CICA*)). 10 июля 1992 г. с подписанием договора в г. Яунде (Камерун) она была преобразована в Межафриканскую конференцию рынков страхования (*CIMA*). Данный договор стал учредительным актом новой межгосударственной организации страхового дела, в которую вошли Бенин, Буркина-Фасо, Камерун, Центральноафриканская Республика, Конго, Кот-д'Ивуара, Гвинея-Бисау, Экваториальная Гвинея, Мали, Нигер, Сенегал, Чад, Того. Основные ее цели изложены в ст. 1 Яундского договора:

— принятие всех мер, необходимых для усиления и консолидации сотрудничества в области страхования, чтобы рынки стран-участниц стали более адаптированными к африканским реалиям и учитывали финансовые возможности участников этих рынков;

— направленность деятельности на стимулирование внедрения всех необходимых инструментов льготного страхования, позволяющих организациям страхования и (или) перестрахования, действующим в странах, в которых намечается рост случаев задержки с выплатой взносов на уровне отдельных государств и региона в целом, осуществлять свою деятельность при помощи адекватных технологий, в том числе при помощи страхования и управления крупными рисками, размеры которых превосходят способности страховых рынков отдельных государств;

— разработка необходимой нормативной базы, обеспечивающей стимулирование инвестиционной деятельности на местах, создание наиболее благоприятных условий для экономик стран-участниц и региона в целом, позволяющей генерировать технические и финансовые резервы за счет операций страхования и перестрахования;

– проведение политики гармонизации и унификации законодательства и подзаконных актов, регулирующих операции по страхованию и перестрахованию, а также касающихся контроля за организациями страхования и перестрахования, действующими на территории стран-участниц. Гармонизация законодательств касается также и всех других целей, которые по своей природе должны содействовать развитию страхового дела, развитию механизмов управления и предотвращения страховых рисков в государствах-участниках и другие.

В Приложении 1 Яундского договора был включен Кодекс страховой деятельности (*Code de la Conférence Interafricaine des Marchés d'Assurance*). Данный кодифицированный акт сформировал единый для стран-участниц свод норм, которые начиная с 15 февраля 1995 г. заменили для африканских государств «зоны франка» многие положения национальных нормативных актов в сфере страхования. В частности, в нем закреплено обязательство государств ввести на законодательном уровне обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также обязательное страхование отдельных видов транспортных средств (средств воздушного, морского (водного), железнодорожного транспорта) [www.Droit-Afrique.com (дата обращения: 15 января 2021 г.)].

В Кодексе страховой деятельности также устанавливались общие положения об ответственности за нарушения в сфере страховой деятельности, в особенности касающиеся заключения договоров страхования и предоставления страховых полисов лицами, не имеющими специальной лицензии. Так, если любое лицо осуществляет операции по предоставлению страхования и заключает договор самостоятельно или от имени компании, которая не имеет страховой лицензии, то к нему будет предъявлен штраф от 500 тыс. до 2,5 млн франков КФА BCEAO [Западноафриканский экономический и валютный союз (BCEAO) и часть стран Экономического сообщества стран Центральной Африки (BEAC) используют франк КФА (F.CFA) в качестве региональной валюты. 655,9 франков КФА = 1 евро (курс на 1 декабря 2020 г.) // https://www.bceao.int/ официальный сайт Центрального банка государств Западной Африки (дата обращения: 18 декабря 2020 г.)]. Повторное нарушение влечет наложение штрафа от 1 млн до 5 млн франков КФА BCEAO или наказывается тюремным заключением на срок от 6 месяцев до 3 лет. Кроме этого ответственность возлагается на страхового брокера (брокерскую компанию) в случае несоблюдения требований Кодекса, при этом по каждому заключенному с нарушением договору страхования взыскивается штраф в размере 5 млн франков. В то же время страховые посредники обязаны вести раздельный учет полученных страховых взносов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также по страхованию наземных, воздушных и морских транспортных средств.

На африканском континенте действуют и другие международные системы страхования. К ним относится Международная система страхования арабских государств «Оранжевая карта», которая была учреждена Конвенцией Лиги арабских государств о движении транспортных средств и международной карте страхования транспортных средств, подписанной 26 апреля 1975 г. в Тунисе. Участниками Конвенции являются 17 арабских государств, в том числе страны Северной Африки — Алжир, Тунис, Египет, а также Сомали. При этом некоторые страны одновременно являются участниками европейской системы страхования «Зеленая карта» (Марокко, Тунис) [https://www.cobx.org (дата обращения: 14 января 2021 г.)].

В Африке действуют также системы регионального страхования, такие как «Розовая карта» (Камерун, Центральноафриканская республика, Габон, Гвинея, Конго и Чад), «Коричневая карта» (14 государств Западной и Центральной Африки) и «Желтая карта» (16 государств Северо-Восточной и Восточной Африки).

В то же время положения межрегиональных соглашений не запрещают применение национального страхового законодательства в отношении отдельных аспектов страхования транспортных средств и страхования гражданской ответственности их владельцев. Поэтому во многих африканских странах имеются особенности как в установлении видов транспортных средств, подлежащих обязательному страхованию, так и в вопросах ответственности при их эксплуатации, в случае причинения ущерба и в иных случаях.

Одной из первых африканских стран, принявших закон об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, был Египет. В 1955 г. вступил в силу Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности, возникающей при управлении транспортными средствами». В нем было закреплено положение, по которому для выдачи удостоверения на право управления автомобилем или иным транспортным средством, признаваемым таковым по закону, необходимо было, чтобы владелец представил договор страхования гражданской ответственности. Причем, срок действия договора должен быть не менее срока действия водительского удостоверения, которое выдается на срок до 10 лет (в отдельных случаях срок действия удостоверения может быть сокращен, например, в связи с установлением определенного заболевания у владельца, в связи с преклонным возрастом и др.). Такое положение практически устраняло проблемы, связанные с отсутствием страховки у лиц, управляющих транспортным средством при совершении ими дорожно-транспортного происшествия или аварии.

В соответствии со ст. 2 и 3 Закона договор страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является обязательным и должен быть составлен по установленному образцу. При этом любое соглашение, не соответствующее образцу, считается

недействительным и не гарантирует права потерпевшего. Уклонение от заключения данного вида договора страхования считается не допустимым, сколь бы влиятельным или высокопоставленным ни был владелец транспортного средства. При этом существенно ограничивается свобода договаривающихся сторон, в том, что касается условий договора. К обязательным его условиям законодательством отнесены объект страхования, страховые случаи, размер страховых взносов (премий) и компенсационные (страховые) выплаты. Это сделано для того, чтобы страховщик и страхователь не могли вставить в текст договора какие бы то ни было условия, противоречащие закону или его духу.

В то же время правоприменительная практика в отношении договоров страхования гражданской ответственности в Египте все в большей степени исходит из того, что обязательство владельца транспортного средства подписать договор на установленных условиях связанно с поддержанием общественного порядка и обеспечением гарантий граждан на случай причинения ущерба. Хотя указанный договор все же базируется на добровольном волеизъявлении сторон и может содержать дополнительные положения, но только если они улучшают условия, закрепленные в законе. В частности, могут быть расширены виды страховых случаев, увеличены размеры страховых выплат и введены дополнительные гарантии для страхователя (например, бесплатная эвакуация автомобиля с места ДТП, его ремонт, гарантии по доставке потерпевшего водителя к его дому или ближайшей гостинице и т.п.). Однако все эти гарантии должны быть в обязательном порядке включены в страховой полис.

Обязательное страхование рассматривается в африканских странах как предусмотренное законодательством страхование, осуществляемое в обязательном порядке для обеспечения «защиты третьих лиц и широкой общественности» [https://nigeria.gov.ng/ (дата обращения: 23 января 2021 г.)]. Такое определение дается в Законе Нигерии о страховании 2003 г. Указанный Закон закрепляет все основные элементы страхования, в том числе виды обязательного страхования, к которым отнесено страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. При этом его положения распространяются как на частных лиц, так и на государственные органы.

Указанный вид страхования предназначен для компенсации убытков, смерти или телесных повреждений, полученных в результате эксплуатации транспортного средства. Стоимость страхового полиса при страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Нигерии в среднем составляет около 5000 найра (13 долл. США). При этом срок действия полюса может составлять от года до трех лет. Если в течение действия страхового полиса владелец поменял транспортное средство, то он обязан заключить новый договор со страховщиком, поскольку стоимость страховки учитывает марку автомобиля, его

мощность, срок эксплуатации, техническое состояние автомобиля, а также водительский стаж лица, которое им управляет. При этом государственные регистрационные органы строго следят за тем, чтобы страховые агенты и иные посредники имели соответствующую лицензию для заключения договора страхования, поскольку в Нигерии распространены теневые сделки по страхованию, особенно в отношении автотранспортных средств. Страхование гражданской ответственности предусматривает в случае дорожно-транспортного происшествия выплаты компенсаций третьим лицам при нанесении ущерба их автомобилю (имуществу), в случае причинения смерти и телесных повреждений, которые должны быть подтверждены документом дорожной полиции и медицинского учреждения.

Если в дорожно-транспортном происшествии был причинен ущерб третьей стороне незастрахованным транспортным средством, или транспортное средство после столкновения (наезда) покинуло место происшествия, пострадавшему обеспечивается защита в соответствии со ст. 78 Закона Нигерии о страховании. В ней предусматривается обязанность зарегистрированных страховщиков вносить взносы в специальный Фонд обеспечения, который находится в ведении Национальной страховой компании. В указанной статье также закреплено, что Фонд имеет право:

1) использовать средства для оплаты любого требования, принятого или разрешенного против зарегистрированного страховщика, если такое требование остается неоплаченным по причине несостоятельности или отмены регистрации страховщика;

2) использовать средства для выплат компенсаций невиновным третьим лицам, получившим постоянную инвалидность либо семьям погибших по вине незастрахованных или неопознанных водителей.

Национальная страховая компания самостоятельно определяет размер Фонда и долю компенсации, выплачиваемой по претензиям потерпевшим. При этом устанавливаются пределы страховой ответственности. Однако в случае причинения смерти или травмы предельный размер страховых выплат не ограничивается какой-либо суммой, а устанавливается по решению суда. При причинении имущественного ущерба третьим лицам предел ответственности составляет 1 млн найра (около 2600 долл. США). Законодательством также устанавливается обязанность по выплате гонорара адвокату за представительство потерпевшего в судебном разбирательстве и оплата иных расходов по иску.

Управление автомобилем на общественных дорогах без страховки гражданской ответственности владельца в Нигерии является преступлением. Законом о страховании установлено, что «ни одно лицо не должно использовать или вызывать или разрешать любому другому лицу использовать автомобиль на дороге, если только ответственность, которую он может таким образом понести в отношении ущерба

имуществу третьих лиц, не застрахована у страховщика». Наказанием за невыполнение этого требования является штраф или тюремное заключение до одного года.

В Нигерии широко используется комплексное страхование транспортного средства, когда в страховку включаются не только обязательные объекты страхования (гражданская ответственность их владельцев), но и другие объекты, связанные, например, с его эксплуатацией, повреждениями (полученными не в ДТП), некачественным ремонтом и др. К тому же комплексное страхование допускает по соглашению сторон увеличение страховых выплат в отношении страхования гражданской ответственности.

Созданная при Правительстве Нигерии Комиссия по страхованию (*NAICOM*) с 2009 г. выполняет Программу по развитию и реструктуризации страхового рынка (*MDRI*), в частности, для обеспечения соблюдения правил обязательного страхования и искоренения поддельных страховых полисов незарегистрированных страховщиков в стране. Это позволило только в течение первых трех лет действия программы увеличить объем страховых премий с 300 млрд (около 780 млн долл. США) до 1 трлн найра (более 2,5 млрд долл. США). При этом количество страхователей за период действия указанной Программы увеличилось с 3 млн до 12 млн человек.

В Камеруне законодательством также устанавливается обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Оно направлено на обеспечение защиты прав и интересов пострадавших лиц, а также прав виновного лица от необоснованных требований потерпевших (такая цель имеет место лишь в отдельных африканских странах). В соответствии с условиями обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортного средства страховщики выдают страховой полис, который действует, как правило, до года. Стоимость страховки так же, как и в других странах, зависит от многих критериев, таких как мощность автомобиля, стаж водителя, количество лиц, которые будут управлять им, а также цели использования (например, использование в качестве такси, коммерческой перевозки грузов и т.п.) и район его эксплуатации. При этом в обязательное страхование ответственности включаются страховые случаи при так называемом «третьем столкновении», когда при дорожно-транспортном происшествии первый автомобиль получает повреждение (например, от удара сзади второго транспортного средства) и в результате этого причиняет ущерб третьему автомобилю. К страховым случаям при транспортном страховании законодательством также отнесены: повреждения транспортного средства от пожара; кража деталей (механизмов); угон; повреждение стекол; травмы, полученные пассажиром (если он не является родственником владельца) и др. Страховыми случаями при страховании воздушного и водного транспорта являются повреждение корпуса, аварии, кража, исчезновение. В отношении всех

типов морских и воздушных транспортных средств осуществляется страхование навигационных приборов [https://agc-assurances.com (дата обращения: 30 января 2021 г.)].

Страховые компании в Камеруне предлагают большой спектр услуг по добровольному страхованию. Так, в случае повреждения автомобиля, даже если установлена виновность владельца при совершении ДТП или аварии, страховщик может оказать юридическую помощь при разбирательстве дела, а также помощь в ремонте автомобиля и предоставить другой (сменный) автомобиль.

Необходимо иметь в виду, что законодательством Камеруна (как и во многих других африканских странах) установлена как административная (от штрафа до пожизненного лишения права управлять транспортным средством), так и уголовная ответственность владельцев транспортных, за ущерб причиненный другим лицам, особенно при отсутствии страховки по обязательному страхованию гражданской ответственности или обязательному страхованию транспортного средства. Однако в Камеруне в настоящее время более развит общественный сектор транспорта, особенно автобусный, так на 1 тыс. жителей страны приходится всего 10 персональных транспортных средств (170-е место в мире), в отличие от Ливии (290 автомобилей), ЮАР (159 автомобилей) и Алжира (154 автомобиля) [www.nationmaster.com (дата обращения: 22 января 2021 г.)].

Активно развивается сфера транспортного страхования в Кот-Дивуаре. Страховая деятельность в этой стране регулируется Страховым кодексом Межафриканской конференции рынков страхования (*CIMA*), нормативными актами правительства и контролируется страховым управлением, которое находится в ведении Министерства экономики и финансов. В системе ивуарийского страхования устанавливаются два вида объектов: страхование жизни и страхование объектов, не связанных с жизнью (страхование имущества). Однако страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств является особым объектом, объединяющим как страхование жизни, так и страхование транспортного средства (имущества) и является обязательным.

За последние годы на обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств в Кот-Дивуаре приходилось почти 30% всех уплачиваемых страховых премий (2-е место среди всех видов страхования), а на страхование транспортных средств — около 7,5% страховых премий (5-е место). Указанные показатели ежегодно увеличиваются, связано это не только с развитием сети автомобильных и железных дорог, ростом транспортных услуг, но и повышением страховых тарифов, особенно на частный (личный) транспорт [https://civ.abidjan.net (дата обращения: 11 февраля 2021г.)]. В отношении категории «общественный пассажирский транспорт» правительственным Декретом от 2 апреля 2009 г. № 2009-107 было предусмотрено создание специального страхового пула (Фонда

автострахования), по аналогии с другими африканскими странами. Цель создания указанного пула состоит в том, чтобы контролировать уровень дорожно-транспортных происшествий и сократить число случаев мошенничества при страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, а также дальнейший рост оборота автомобилей.

Создание специального Фонда автострахования способствовало усилению борьбы с лицами, не заключающими договоры обязательного страхования гражданской ответственности, а также с компаниями, предоставляющими страховые полисы в отсутствие соответствующих лицензий. Кроме этого к целям указанного фонда отнесено обеспечение компенсационных выплат жертвам дорожно-транспортных происшествий в случае нанесения им ущерба не застрахованным лицом или неизвестным лицом.

Ивуарийский страховой рынок на сегодняшний день включает более 30 страховых компаний с оборотом около 285 млрд франков CFA (473 млн долл. США). Однако основными лидерами в сфере транспортного страхования являются в большинстве своем иностранные страховые компании, такие как *Saham* (Гана), *Allianz* (ФРГ), *AXA* (Франция) и др. В то же время за последнее время активизировалась деятельность местных страховых организаций (*SUNU*). Страховые компании функционируют главным образом через страховых посредников, среди которых более 200 страховых агентов и около 70 страховых брокеров [https://www.goafricaonline.com/assurances-cote-ivoire (дата обращения: 15 января 2021г.)]. Организация такой деятельности способствует динамическому развитию местного страхового бизнеса, улучшению отношений как с посредниками, так и страхователями, что обеспечивает, прежде всего, способность компаний своевременно исполнять свои обязательствами при наступлении страховых случаев.

Имеется ряд особенностей в системе транспортного страхования и страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Южно-Африканской Республике. Страховое законодательство этой страны основывается на общих принципах английского права, но за последнее время в нем стали в большей степени закрепляться определенные национальные традиции. Так, 1 июля 2018 г. вступили в силу изменения в страховом законодательстве, которые направлены на установление дополнительных способов защиты прав страхователей и одновременно предоставляют новые возможности страховщикам [www.gov.za (дата обращения: 28 января 2021 г.)]. В частности, разрешается осуществлять как краткосрочное (до года), так и долгосрочное (более года) страхование, а также право на осуществление так называемого «микрострахования», т.е. страхование, ориентированное на потребности малоимущих граждан, обеспечивающие защиту их интересов, которое невозможно в рамках традиционного коммерческого

страхования [2]. Такой способ страхования широко используется в отношении владельцев личного транспорта, а также водителей общественного транспорта и такси, поскольку устанавливает одни из самых низких тарифных ставок для получения полюса. Это позволило добиться максимального охвата страхованием владельцев транспортных средств, а также способствовало снижению случаев дорожно-транспортных происшествий с участием не застрахованных лиц.

В ЮАР существует три вида транспортного страхования:

1) страхование гражданской ответственности перед третьими лицами, предусматривающее возмещение ущерба, причиненного по вине застрахованного при аварии;

2) страхование на случай угона и пожара, обеспечивающее замену автомобиля в случае его угона или повреждения от огня;

3) комплексное страхование, которое предусматривает возмещение ущерба независимо от того, по чьей вине он причинен, а также включающее экстренную помощь при поломке (авариях) на дорогах.

Любую из вышеперечисленных видов страхования владелец может оформить как по телефону, так и непосредственно в страховой компании. Отдельные страховые компании направляют к страхователю своих агентов для заключения договора страхования, чтобы убедиться, что именно он является владельцем транспортного средства. Как и в других африканских странах, стоимость страхового полиса транспортного средства и гражданской ответственности зависит от нескольких факторов: марки автомобиля, возраста владельца, региона проживания, места эксплуатации, частоты использования и др. Сумма, подлежащая уплате за страховой полис в настоящее время ограничена законодательством и не может превышать 300 тыс. ренд (около 18 тыс. долл. США) [https://www.insure.travel/za (дата обращения: 25 декабря 2020 г.)].

Некоторые страховые компании предлагают скидку владельцам транспортных средств, в которых установлена система слежения. Обычно при покупке нового автомобиля такая система либо уже установлена, либо устанавливается в момент его приобретения. Если же автомобиль куплен у прежнего владельца, необходимо сначала проверить функциональность системы слежения, а затем обращаться в страховую компанию. Система слежения позволяет предупредить наступление страхового случая, связанного с угоном (кражей) транспортного средства, что в ЮАР происходит часто. При комплексном страховании предусматривается компенсация ущерба, телесных повреждений, причиненных третьим лицам по вине владельца автомобиля. При этом может осуществляться страхование ответственности водителя, не имеющего страховки. В этом случае страховые компании также возмещают ущерб, причиненный автомобилю страхователя по вине незастрахованного водителя.

Следует отметить, что во многих африканских странах в настоящее время применяется такой способ страхования, как «все риски». При его использовании осуществляется страхование на все виды страховых случаев, которые могут произойти с транспортным средством [https://www.webeconomy.ru/index.php (дата обращения: 29 января 2021 г.)]. Однако, по стоимости страхового полюса данное страхование относится к одним из самых дорогих, поэтому его, как правило, приобретают крупные транспортные компании или состоятельные частные владельцы.

При наличии общих аспектов страхования на транспорте в африканских странах практически в каждой из них имеет место своя специфика. Однако создание и функционирование региональных систем страхования позволяет сформировать единые нормы и правила, особенно в таких распространенных видах страхования, как страхование транспортного средства и гражданской ответственности их владельцев. Это оказывает влияние на развитие национального законодательства в указанной сфере, что позволяет совершенствовать не только систему страхования в целом, но и существенно расширить страховой рынок и виды страховых услуг.

Литература

1. Лазарев, А. И. Международные системы страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: понятие и общие признаки // Юридическая наука. — 2018. — № 1.
2. Масленникова, Н. В. Реализация принципов взаимного страхования на примере деятельности обществ взаимного страхования // Науковедение (интернет-журнал). — 2016. — № 3.

References

1. Lazarev, A. I. Mezhdunarodnyye sistemy strakhovaniya grazhdanskoy otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv: ponyatiye i obshchiye priznaki [International systems of insurance of civil liability of vehicle owners: concept and general characteristics]// Yuridicheskaya nauka. — 2018. — № 1.
2. Maslennikova, N. V. Realizatsiya printsipov vzaimnogo strakhovaniya na primere deyatel'nosti obshchestv vzaimnogo strakhovaniya [Implementation of the principles of mutual insurance on the example of the activities of mutual insurance societies]// Naukovedeniye (internet-zhurnal). — 2016. — № 3.

ЗАРУБЕЖНАЯ ПРАКТИКА ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ

УДК 341.9:347.463

© Скуйбедина Ольга Николаевна
— кандидат философских наук, доцент кафедры «Методология права и юридическая коммуникация» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
skujbedina@mail.ru

© Кобзева Ольга Владимировна
— кандидат филологических наук, доцент кафедры «Методология права и юридическая коммуникация» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
fleurka2008@yandex.ru

© Собалевская Анастасия Эдуардовна
— помощник президента Ассоциации производителей и экспортеров отечественных спортивных товаров и оборудования (АПЭОСТО)
an.sobalevskaya@ya.ru

Основные этапы развития правового регулирования транспорта в России, Британии и Франции и их взаимодействие

Аннотация. В статье анализируется становление правового регулирования и постепенное развитие общественных отношений, сложившихся в сфере деятельности транспорта, начиная с периода Древней Руси до наших дней. Рассмотрены причины формирования российского транспортного права как комплекса норм разных отраслей права, регламентирующих обширную сферу деятельности различных видов транспорта. На примере Английского и Французского права и при его сравнении с практикой отечественного правового регулирования транспортных отношений проведена параллель между данными процессами и выявлен ряд общих черт.

Ключевые слова: правовое регулирование транспорта; правовое регулирование общественных отношений; транспортное право.

© Olga N. Skuybedina
— Candidate of Philosophical Sciences, associate professor
of the department 'Methodology of law and legal communication'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Olga V. Kobzeva
— Candidate of Philological Sciences, associate professor
of the department 'Methodology of law and legal communication'
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Anastasiya E. Sobalevskaya
— assistant of the President of the Association of manufactures
and exporters of domestic sports goods and equipment (AMEDSGE)

The main stages in the development of transport legal regulation in Russia, Great Britain and France and their interaction

Abstract. The current paper has presented the analysis of the formation of legal regulation of public relations that emerged in the field of transport. The paper has considered the gradual development of these transport relations from the period of Ancient Russia to the present day. There were identified the reasons for the formation of Russian transport law, as a set of norms of different branches of law, regulating a wide range of activities of different types of transport. On the example of English and French law and its comparison with the practice of domestic legal regulation of transport relations, there has been drawn a parallel between these processes and there has been established a number of common features.

Keywords: legal regulation of transport; legal regulation of public relations; transport law.

In the process of transport activities, there are being formed certain social relations, the legal regulation of which is carried out using a special set of norms called 'transport law'.

The term 'transport law' appeared in domestic and foreign legal literature at the end of the 19th century and is generally accepted by all scholars. At the same time, the legal regulation of social relations arising in the process of transport activity originated in our country from the period of Ancient Russia, developing simultaneously with the emergence and development of certain modes of transport and of various social relations.

I.V. Spirin noted that «despite the fact that the preserved cultural monuments tell us very sparingly about transport and transport legislation of the early

periods, the available fragmentary information allows us to say about the existence of transport law norms since ancient times» [1].

In the XIV-XVII centuries, transport activity along with economy, begins to be regulated by special norms of a transport nature, which were developed in the following areas: 1) transport taxation; 2) arrangement of national communication lines; 3) state natural transport duties; 4) mail transportation [2].

'Transport law' in its modern sense originated in Russia during the reign of Peter I. At this stage, water transport was considered a priority, since the construction and maintenance of roads was unprofitable. It was during the reign of Peter I that Russian maritime legislation began to develop actively, according to the publication on July 20, 1720 of the Evers Charter, which defined in detail the relationship between the ship owner and the shipper.

The reign of Catherine II was marked by the liberalization of economic relations and the rise of the economy, including transport sphere. The manifest issued in 1775 allowed the free establishment of any enterprises, which stimulated the development of transport system. The establishment of a coherent state system of road maintenance and a network of state post stations and post offices began. The transportation of passengers by road was carried out by postal crews according to the established service rules (so-called 'public transport') or by the own carriages of people. There were introduced uniform rules of service, forms of travel documents, such as passports, waybills for cargo, etc. [3].

In 1781 there was published the Charter on Merchant Shipping, which consisted of three parts. The model for it was French Maritime Charter of 1681 *Ordonnance de la marine*. It should be noted that the Charter on Merchant Shipping was not exclusively an act of maritime legislation, since it also covered relations of the movement by inland waterways, which distinguished this act from the French *Ordonnance de la marine*.

In the 19th century industrial development stimulated emergence of the new modes of transport (railways, steam shipping) and led to the expansion of transport communications. These process necessitated the adoption of special laws regulating the functioning of the transport industry. In 1857 there was adopted the Charter of the Railways of the Russian Empire, then in 1885 there was issued the General Charter of the Russian Railways.

On September 11, 1896 the Minister of Railways M.I. Khilkov adopted the decree «On the procedure and conditions for the transportation of weights and passengers along the highway of the Ministry of Railways in self-propelled carriages» [4].

The result of the legislative work carried out in the 19th century was a sufficiently developed, well-coordinated system of normative legal regulation of various social relations in the field of transport, which contributed to the formation of the Russian transport law at the turn of the 19th-20th centuries.

The XX century was marked for Russia by a sharp expansion of areas of legislative regulation and numerous changes in public relations, which affected all spheres of activity of all types of transport.

In the Soviet period the regulatory framework, primarily of railway transport, was actively developed, expanded and revised. The first all-Union Charter of the USSR Railways, approved by the USSR Council of People's Commissars of May 24, 1927, included the norms of the previous Charter without changing. The next Charter of Railway Transport of the USSR, approved by Decree of the Council of Ministers of the USSR in December 8, 1954, was adopted already in the conditions of the functioning of a relatively harmonious and well-formed transport system of the USSR, where all types of transport occupied their niches, and the uninterrupted railways operation was considered a necessary condition for economic growth. On April 6, 1964, the Decree of the Council of Ministers of the USSR No. 270 approved the last Charter of the USSR Railways, which determined the rights, duties and responsibilities of railways, as well as enterprises, organizations, institutions and citizens using railway transport, and in legal terms it was more perfect than the old Charter.

The legal regulation of road transport activities, in contrast to railway, sea and inland waterways, developed in a peculiar way. In 1969, there was adopted the Charter of road transport of the RSFSR, which lasted until the adoption of the new Charter of road transport and urban land electric transport [5; p. 25—26] in 2007.

In the middle of the XX century there was done an active work to harmonize the legal basis of international transport by various modes of transport with international rules by the USSR joining a number of international treaties and conventions.

The end of the XX century was marked by the focus of the regulatory legal framework on getting rid of planned norms, which was due to the transition from a command-administrative economy to a market economy and the expansion of civil law regulation, the strengthening of civil law principles in the complex legal regulation of public relations in transport activity. The Transport Charter of the Russian Railways issued in January 8, 1998, got rid of planned norms and consolidated the advantages of railway services in the new economic conditions.

The modern period of development of legal regulation of public relations in transport activity and Russian transport law are characterized by a comprehensive settlement of relations in the sea, air, inland waterway, rail and road transport. The relations that develop on all these modes of transport are regulated by numerous international treaties, legal customs, regulatory legal acts, among which there are special transport charters and codes, containing norms of civil, administrative, land, labor and other law areas and, as a result, are complex.

In addition, nowadays, Russian transport law is being developed under the influence of the processes of transport reformation, which is especially clearly

manifested in the analysis of the updated railway legislation, which legitimizes the restructuring of railway transport.

In order to compare and make complete the analysis of this issue, let us say a few words about the development of legal regulation of public relations from the activities of transport in a number of European countries, in particular in *Great Britain and France* [URL: http://www.opsi.gov.uk/acts/actsl995/ Ukpga_l995002l_en_l.].

The conducted analysis of the sources of English law allowed us to conclude that social relations arising in the process of transport activities in Great Britain were regulated in sufficient detail and comprehensively. Developing initially on the basis of customs, and then on the basis of judicial precedents, at present, the norms governing the activities of transport in England were consolidated in numerous consolidated acts, the adoption of which began in the middle of the 19th century and still goes on at the present.

Legal regulation of public relations arising in the field of transport in Great Britain is currently carried out both through the adoption of general consolidated acts on transport, and through the regulation of public relations arising in the process of functioning of various modes of transport. For example, *the Merchant Shipping Act 1995* is to a certain extent an analogue of the RF KTM and regulates various social relations developing in the field of merchant shipping, namely registration of British ships, requirements for the crew of ships, accounting of crew salaries, duties to establish the technical condition of a ship, disciplinary offenses of the crew, safety and health of maritime staff, requirements for fishing vessels and their crew, rescue operations, ship accidents, assistance to ships in accidents, lifting sunken property, transporting passengers, freight, limitation of liability for maritime claims, prevention of pollution from ships, investigation of crimes and jurisdiction of ships. A significant number of acts are devoted to the financial and organizational component of transport activities, as well as its safe operation and environmental regulation of transport activities. In addition, it is possible to single out acts aimed at regulating contractual relations in transport.

The formation and development of legal regulation of public relations that are developing in the field of transport *in France* is mainly based on the specifics of the Romano-Germanic legal family. In this regard, France (in contrast to Great Britain) is very characterized by the division of branches of law into public and private, as well as extensive codification (more than 60 codes).

Initially transport law in France developed on the basis of customs. In the 17th century there was a need to streamline legal regulation due to the development and complication of social relations. It resulted in the development of statutory law in France. In particular, the mentioned above *Ordonnance de la marine* was the first experience in the regulation of merchant shipping by legislative means, combining the norms of private and administrative law.

In the XIX century there was adopted another well-known European law, the Commercial Code of 1807 (*Code de commerce 1807*), the second volume of which

almost completely reproduced the norms of the *Ordonnance de la marine*. But, the legislator was forced to exclude the norms of an administrative nature with which the legislation of the 17th century was saturated since the norms of transport law became part of the *Code de commerce*. Currently, France has a new Commercial Code of 2000, taking into account the applicable provisions of EU law and replacing the *Code de commerce* of *1807* that had been in force for almost two centuries [URL: https://www.legifrance.gouv.fr/]. The Commercial Code of 2000, unlike its predecessor, excluded the rules on the regulation of social relations arising from merchant shipping. Moreover, despite the most extensive codification, currently in France there is no unified code regulating social relations arising from merchant shipping. These relations are regulated by laws, decrees, special codes that cover a narrow area of legal relations in transport activities. Initially the legislator paid the greatest attention to the regulation of merchant shipping, but other areas of transport also obtained consistent and comprehensive legal regulation.

Thus, public relations in the field of air transport are regulated by the Civil Aviation Code (*Code de laviation civile).* This code is a regulatory legal act that combines the norms of public and private law (criminal, civil, administrative, labor, environmental, etc.) and regulates various social relations arising in the field of civil aviation. In particular, it contains provisions on aircraft and their registration, the movement of aircraft, aerodromes, contracts for transportation of goods and passengers, rules for a commander and crew of an aircraft, the peculiarities of their work and rest, disciplinary offenses, investigation of accidents and incidents, operational restrictions because of aircraft noise. A similar act exists in the field of inland waterway transport, it's the Inland waterway transport code (*Code du domaine public fluvial et de la navigation interieure*)
[https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000006069577/].
The road traffic is regulated by the Traffic Code (*Code de la route*), as well as the French Road Code (*Code de la voirie routiere*). The first establishes the rules of the road and the requirements for vehicles, the second characterizes the types of roads, their operation, construction and reconstruction.

The legal regulation of public relations in transport activities both in England and in France is based on the necessity to adopt acts that harmonize the norms of national transport law with the common European law.

Thus, there can be made the following conclusions.

1. In Russia the legal regulation of public relations developing in the field of transport activities originated and began to gradually develop on the basis of business customs from the period of Ancient Russia.

2. During the reign of Peter I there was emerged Russian transport law, which formed into a harmonious system of norms by the end of the 19th century, that resulted in the consolidation of the term 'transport law' at the turn of the 19th-20th centuries.

3. Russian transport law has historically been formed as a set of norms of different areas of law regulating a wide range of activities of different modes of transport.

4. The comparison of English and French law and with domestic legal regulation of these relations made it possible to draw a parallel between these processes and identify a number of common features.

Литература

1. Спирин, И. В. Автотранспортное право: учебник для студентов образовательных учреждений среднего профессионального образования. — Москва: Академия, 2016.
2. Синенко, А. Ю. Транспорт России. История правового регулирования: сборник транспортных уставов и кодексов. — Москва: А2-А4, 2008.
3. Шершеневич, Г. Ф. Курс торгового права в 4 т. Том 3. Вексельное право. Морское право / Г. Ф. Шершеневич. — Москва: Издательство Юрайт, 2020 // URL: https://urait.ru/bcode/450788 (дата обращения: 30 марта 2021 г.).
4. Ковальчук, М. А. Государственно-правовое регулирование деятельности железнодорожного транспорта России (1836—1917). — Хабаровск : Изд-во ДВГУПС, 2007.
5. Транспортное право. Общая часть: учебник / ответственные редакторы Н. А. Духно, А. И. Землин. — Москва : Юридический институт МИИТа, 2017.

References

1. Spirin, I. V. Avtotransportnoye pravo [Motor transport law]: uchebnik dlya studentov obrazovatel'nykh uchrezhdeniy srednego professional'nogo obrazovaniya. — Moskva : Akademiya, 2016.
2. Sinenko, A. YU. Transport Rossii. Istoriya pravovogo regulirovaniya [Transport of Russia. History of legal regulation]: sb. transportnykh ustavov i kodeksov. — Moscow : A2-A4, 2008.
3. Shershenevich, G. F. Kurs torgovogo prava [Course of commercial law] v 4 t. Tom 3. Veksel'noye pravo. Morskoye pravo / G. F. Shershenevich. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020 // URL: https://urait.ru/bcode/450788 (data obrashcheniya: March 30, 2021).
4. Koval'chuk M. A. Gosudarstvenno-pravovoye regulirovaniye deyatel'nosti zheleznodorozhnogo transporta Rossii (1836—1917) [State legal regulation of the railway transport in Russia (1836—1917)]. — Khabarovsk : Izd-vo DVGUPS, 2007.
5. Transportnoye pravo [Transport law]. Obshchaya chast': uchebnik / otv. red. N. A. Dukhno, A. I. Zemlin. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIITa, 2017.

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

Совершенствование железнодорожных концессий в России во второй половине XIX столетия

Аннотация. В статье рассматриваются шаги правительства по совершенствованию правил предоставления акционерным обществам концессий на строительство железных дорог в России во второй половине XIX столетия. Допущенные просчеты при предоставлении первых концессий в начале 1860-х гг., подвигли правительство разработать новые условия их предоставления, включив элементы конкуренции. В статье отмечается, что даже при ограниченности новых мер были достигнуты определенные положительные результаты, большая заслуга которых первого министра путей сообщения П. П. Мельникова. Назначение в 1870 г. министром путей сообщения графа В. А. Бобринского привело к введению новых концессионных правил, анализ которых показал, что отмена конкуренции при предоставлении концессий и расширение прав министра путей сообщения привели к новой волне злоупотреблений концессионеров, в результате в 1873 г. были введены новые правила.

Ключевые слова: история; концессии; правила предоставления концессий; железнодорожные общества; министры путей сообщения.

© Yuriy Iv. Petrov
— Candidate of Historical Sciences, associate professor
of the department ‘Customs law and organization of the customs affairs’
of the Law Institute of the Russian University of Transport

The improvement of railway concessions in Russia in the second half of the XIX th century

Abstract. The current paper has examined the government's steps to improve the rules for granting concessions to joint stock companies for the railway construction in Russia in the second half of the XIXth century.

Miscalculations in the granting of the first concessions in the early 1860s prompted the government to develop new conditions for their grant, including elements of competition. The paper has noted that even with the limitations of new measures there were achieved certain positive results due to the first minister of railways P. P. Melnikov. When the earl V.A. Bobrinsky was appointed as the Minister of Railways in 1870, he introduced the new concession rules, the analysis of which showed that lack of competition in the provision of concessions and empowering the Minister of Railways has led to a new wave of concessionaires abuse, resulted in the introduction of new rules in 1873.

Keywords: history; concessions; rules for granting concessions; railway societies; ministers of railways.

Взятый в 1867 г. российским правительством курс на частное железнодорожное строительство привел к настоящей «железнодорожной горячке». Этому способствовал еще и промышленный подъем в Европе, который пришелся на 1868—1872 гг., увеличив поток иностранного капитала в железнодорожное дело России. Значительное развитие получила «концессионная система» — частнохозяйственная железнодорожная система с широкой государственной финансовой помощью. Появились сотни предпринимателей, желавшие получить железнодорожные концессии. Слово «концессионер» стало на многих производить сильное действие, как когда-то производило слово «откупщик».

Железнодорожное дело с этого времени приобрело иной характер. Частное предпринимательство в нем расцвело, и компании на этой волне приобрели для себя очень выгодные условия. Постепенно железнодорожное дело перешло в руки небольшой группы лиц, ставших по существу монополистами, железнодорожными магнатами. Возник негласный союз между высшей бюрократией и зависимыми от нее концессионерами и оптовыми подрядчиками. Все это не могло способствовать развитию рыночной конкуренции и экономической свободе в России. Внутренний денежный рынок практически не участвовал в формировании капиталов железнодорожных обществ [1, стр. 9]. Очевидно, что такому порядку вещей должен был наступить конец, и чтобы ограничить эту железнодорожную горячку, необходимо было снижать цену на строительство дорог путем создания конкурентной среды.

Министерство финансов разработало условия предоставления концессий, и 18 октября 1868 г. император своим указом «О порядке испрошения концессий на железные дороги и конкуренции между соискателями» [2, стр. 360] утвердил новые правила.

Новые правила хотя и допускали в определенной степени начала

конкуренции, но в сущности давали ей слишком мало простора. В Правилах говорилось, что «концессии предварительно рассматриваются в Комитете министров, который при поднесении оных на Высочайшее усмотрение, вместе с тем постановляет: следует ли в данном случае вызвать соискателей на конкуренцию между собой» [2, стр. 361]. То есть в каждом отдельном случае требовалось особое постановление Комитета министров о вызове соискателей на конкурс. Таким образом, конкуренция допускалась не как общее правило, а в отдельных случаях, зависящих от усмотрения Комитета министров. Поэтому предприниматели, не имея представления о том, по какой железнодорожной линии будет проводиться конкурс, не могли принять заблаговременно меры для изучения вопроса о стоимости сооружения линии, и следовательно, соискателями могли стать только те из них, которые случайно проводили свои изыскания на линии, выставленной на конкурс. Уже это обстоятельство значительно сокращало круг предложений и ограничивало возможность понижения цен.

Но и этого ограничения для правительства оказалось недостаточно, Правила предусматривали, что «Министр финансов испрашивает всеподданнейшим докладом Высочайшее соизволение на приглашение к конкуренции лиц, допущение которых он признает для дела полезным». Однако, по мнению Головачева, поскольку концессии носили преимущественно денежный характер предоставление залога вполне могло стать самым верным ручательством благонадежности предпринимателя, и не было никакой надобности «требовать от него каких-то нравственных гарантий благонадежности, тем более что официальные данные для таких суждений всегда оказывались недостаточными, а сами заключения весьма шаткими» [2, стр. 239].

Тем не менее принятые меры были серьезным ударом по коррупции в правительственных кругах, которая, по мнению исследователя дворянского предпринимательства А. П. Корелина, приняла значительные размеры. Историк раскрывает картину сращивания представителей бюрократии и капитала, особенно характерную для железнодорожного строительства. Изучение сравнительно немногочисленных сохранившихся личных фондов, пишет А. П. Корелин, показывает, что у ряда видных сановников — министра внутренних дел П. А. Валуева, министра просвещения А. В. Головина, управляющего делами Комитета министров А. Н. Куломзина и других — доходы от ценных бумаг составляли существенную часть их личного бюджета. Запрещение совместительства, когда ведущим чиновникам государственного аппарата запретили выступать в роли концессионеров, несколько сдерживало легальные формы таких доходов, но не могло, конечно, это прекратить [3, стр. 145].

А. Н. Куломзин вспоминает, как новое положение о порядке выдачи концессий крайне неблагоприятно было встречено рядом чиновников Комитета министров: «...Когда министр финансов Рейтерн приехал с

проектом правил о раздаче концессий не иначе как по конкуренции в запечатанных конвертах, я помню сенсацию, произведенную этим актом, глухую оппозицию некоторых членов. Последствием было падение концессионной цены с 80 тыс. руб. на 40 тыс. руб. за версту...» [4, стр. 164].

В своих воспоминаниях А. Н. Куломзин раскрывает механику обогащения крупных сановников в конце 1860-х — начале 1870-х гг. Председатель Государственного банка Е. И. Ламанский действовал в «тесном контакте» с различными представителями финансового мира. «Недавно он вошел в компанию с капиталистами, и они заранее купили еще не выпущенные акции одной железной дороги по 80 копеек за рубль, а потом публике продали их с барышом. Капиталисты давали деньги, а Ламанский — кредит Государственного банка или другого им основанного Общества взаимного кредита, которому он также покровительствовал деньгами банка. Очевидно, у Ламанского денег нет, потребных на железную дорогу, зачем же его приглашают во все кампании, очевидно, по его положению как управляющего Государственным банком» [4, стр. 99—100].

К 1868 г. благодаря усилиям первого министра путей сообщения П. П. Мельникова была разработана новая система представления казенных заказов с выдачей авансов, премий и субсидий для форсированного развития отечественных заводов транспортного машиностроения и рельсового производства. С этого времени поставки рельсов и подвижного состава для железнодорожного строительства стали постепенно приобретать централизованный государственный характер. При этом в Министерстве путей сообщения сосредоточивались руководящие функции по распределению железнодорожных заказов на оборудование строящихся в России железных дорог. В официальных документах отмечалось, что по этой системе «само правительство заключает с разными лицами и заводами контракты на заготовление подвижного состава, рельсов и других принадлежностей, затем передает их обществам по заготовительной цене и даже ниже ее. Одновременно гарантировались ссуды из Железнодорожного фонда промышленным обществам и заводам, изготавливавшим железнодорожные принадлежности в целях развития в России производства рельсов, паровозов, вагонов и прочего, которые включались в концессии на сооружение железных дорог как условие об обязательном заказе части означенных предметов на русских заводах [5, стр. 129].

В этот период П. П. Мельников много сделал для стандартизации выпуска локомотивов на русских паровозостроительных предприятиях. В 1868 г. он составил технические условия для изготовления паровозов из отечественных материалов и одновременно участвовал в разработке технических условий для создания товарных вагонов [6, стр. 65—66].

В конце 1868 г. была утверждена разработанная П. П. Мельниковым новая сеть рельсовых путей сообщения, строительство которой

признавалось настоятельной необходимостью в ближайшие годы. Уже в 1869 г. планировалось приступить к реализации плана министра, руководствуясь новыми правилами предоставления концессий. Однако выполнение этой задачи выпало на долю уже нового министра путей сообщения графа Владимира Алексеевича Бобринского, занимавшего должность товарища министра. Таким образом, многолетнее противостояние первого министра путей сообщения П. П. Мельникова и министра финансов М. Х. Рейтерна завершилось. Отставка Мельникова не стала неожиданностью, на протяжении многих лет шла борьба между этими руководителями в сфере железнодорожной политики. П. П. Мельников был государственником, высококвалифицированным профессионалом в железнодорожном деле. М. Х. Рейтерн был профессионалом, но в области финансов, он был рыночником и энергично отстаивал интересы частных предпринимателей.

После ухода П. П. Мельникова с министерского поста строительство железных дорог приняло уродливые формы. Действовало несколько десятков железнодорожных обществ, которые беспорядочно и бесхозяйственно вели дела, завышали строительные расходы и всячески, по словам С. Г. Пушкарева, «старались использовать казенный сундук для собственного обогащения» [7, стр. 257].

Принимаемые правительством решения свидетельствовали о его стремлении более решительно заявлять, чем в прежние годы, о своих правах на участие в прибылях компаний, капиталы которых реализовывались при непосредственном содействии государства. Однако на практике больших перемен не наблюдалось. Заправилы железнодорожных компаний умели весьма искусно обходить положения концессий и уставов. Правительство же, опасаясь строгой взыскательностью затормозить дело развития частного железнодорожного строительства, чаще всего проявляло податливость при разрешении спорных вопросов, затрагивавших казенный интерес [8, стр. 6—7].

Применение новых концессионных правил 1868 г. привело к снижению цены на строительство железных дорог. Если раньше она составляла в 60—-80 тыс. металлических рублей за версту пути, то теперь снизилась до 45—55 тыс. Это принесло государству заметную экономию финансовых средств и самое главное дало правительству в руки более четкие критерии для установления цен на строительство новых железных дорог.

Вместе с тем, несмотря на некоторые положительные стороны введения новых правил, они весьма скоро перестали применяться на практике в полном объеме. Уже в 1869 г. не стали проводить конкурсы с запечатанными пакетами. Вместе с тем, поскольку закон продолжал действовать, то в оправдание его неполного применения министр путей сообщения приводил аргументы, с которыми соглашался и министр финансов, они находили, что правила 1868 г. не вполне пригодны для

данного времени.

17 декабря 1870 г. императору был представлен доклад двух министров путей сообщения и финансов, в котором они отмечали положительные результаты, достигнутые за прошедшие два года с начала применения концессионных правил 1868 г., однако считали, что в настоящее время их необходимо пересмотреть.

Отмечая в докладе положительные стороны, которые принес принцип конкуренции, а именно снижение поверстной стоимости новых железных дорог, появление дельных и надежных предпринимателей, раскрывших свои способности благодаря методу соискательства, министры указывали и на «неудобства в чисто нравственном отношении», которые несла конкуренция, нередко задевая самолюбие тех, кто уступил в конкурсном состязании, заявив цену выше, чем другие, но при этом являясь не менее, если даже не более солидными людьми в сравнении с соискателем, получившим предпочтение. Министры считали, что низкие цены не всегда являются признаком добросовестности. Правительство в последнее время стало разрешать строительство таких железных дорог, по которым уже проводились предварительные изыскательские работы, так что цена, хотя бы приблизительная, каждой новой линии, уже заранее была известной заинтересованным ведомствам. Наконец, что касалось финансовой стороны дела, то в последнее время правительство взяло за правило реализовывать облигационные капиталы частных обществ своими распоряжениями, и на обязанности учредителей ложилось лишь размещение акционерного капитала, оплата которого обычно производилась по частям. Первый взнос не превышал 20% стоимости акций, составляя, следовательно, от 5% до 7,5% стоимости всей линии. Такую сумму, по мнению министра финансов и графа В. А. Бобринского, мог легко собрать любой предприниматель. Вместе с тем истинные деловые качества предпринимателя, как представлялось министрам, можно было лучше выявить в процессе переговоров, чем посредством конкуренции в запечатанных пакетах. Приведенные в докладе соображения подвели авторов к выводу, что нет необходимости дальше сохранять принципы конкуренции в решении вопросов о концессиях. Кроме того предлагалось ввести в новые правила положения о том, что концессии будут выдаваться только на линии, по которым уже были проведены предварительные исследования [8, стр. 80].

26 декабря 1870 г. император подписал Указ «О порядке выдачи концессий на сооружение железных дорог» [Полное собрание законов Российской империи. Собрание 2. Т. XLV. 1870. № 49068], которым отменил прежние условия предоставления концессий.

Из новых правил исключили принцип конкуренции, конкурсы на которых заявлялись в закрытых конвертах претендентами цены на строительство железных дорог, не предусматривались. Составители новых правил руководствовались желанием устранить элемент случайности при

отдаче постройки железных дорог частным предпринимателям, неизвестным ранее строителям только потому, что они заявили низкую цену. Безусловно, что такая возможность могла иметь место. Но и при точном соблюдении правил 1868 г. правительство имело в своих руках средство не допускать подобных случайностей. В правилах было оговорено, что конкурс проводится только между лицами, избранными для этой цели, а не всеми кто заявил о своем желании получить концессию. Кроме того правила не содержали твердых указаний на то, что предпочтение обязательно должно быть отдано тому, кто предложил наименьшую цену [8, стр. 81].

Н. А. Кислинский задавался вопросом, была ли действительно настоятельная необходимость в новых правилах, существенное отличие которых от прежних заключалось в принятой на себя Министром путей сообщения единоличной ответственности за выбор железнодорожных предпринимателей, которые прежде избирались коллегиально Комитетом министров? Он также напоминал, что Комитет министров уже вскоре после выхода правил 1868 г. неоднократно высказывал пожелание, чтобы правительство без особой надобности не вносило изменения в установленный порядок выдачи концессий и тем самым не подрывало доверие к деятельности центральных государственных учреждений, зиждущееся на стабильности и последовательности в их действиях. Тем не менее подобного рода обращения остались без должного внимания, и граф В. А. Бобринский воспользовался своим влиянием и поддержкой статс-секретарь М. Х. Рейтерна для того, чтобы усилить власть министра путей сообщения в делах с железнодорожными концессиями.

Однако через два с половиной года именно чрезмерная ответственность, возложенная на министра путей сообщения в деле концессий, послужила одним из главных поводов для изменения порядка их выдачи. Инициатором новых преобразований стал преемник В. А. Бобринского на посту министра путей сообщения его однофамилец, но тоже граф Алексей Павлович Бобринский.

Сложившийся порядок в концессионной практике при министре В. А. Бобринском с некоторых пор перестал устраивать правительственных чиновников, осуществлявших контроль за деятельностью концессионеров. Новому министру путей сообщения хорошо было известно, что «правильность действий строителей и точность исполнения принятых ими обязательств гарантировались только в том случае, когда непомерные цены доставляли возможность огромных барышей». В этих условиях предпринимателям не надо было прибегать к злоупотреблениям или уловкам для достижения собственных выгод.

Однако с введением новых правил ослабление конкуренции вскоре привело к понижению цен на сооружаемые дороги. В результате концессионеры в погоне за прибылью стали проявлять всяческую изворотливости, перед которой администрация обществ оказывалась

бессильной. Ее неспособность оградить интересы правительства и обеспечить точное исполнение заключенных договоров стала очевидной, в особенности в то время, когда в финансовом управлении стали опасаться, что привлечение виновных к судебной ответственности может поколебать российский кредит на заграничных рынках.

Головочев назвал такое опасение предрассудком, поскольку «основанием для подобной недоверчивости заграничных капиталистов могло служить только недобросовестное отношение администрации к железнодорожному делу, а так как предполагать этого было невозможно, то поэтому подобные опасения не имели никаких оснований. Напротив, если бы финансовое управление не щадило виновных концессионеров и лиц, допустивших уклонения от принятых на себя концессионерами обязательств, и направило бы дело для рассмотрения судебной власти, то положение государственного кредита могло приобрести более прочное основание [2, стр. 513].

Однако в правительственных кругах, несмотря на всю несостоятельность системы выдачи концессий, частная инициатива под прикрытием фиктивных обществ, считалась наилучшею. Недоверие правительства к собственным агентам было настолько сильно, что оно не решилось ввести систему казенной постройки железных дорог, хотя бы параллельно с системой концессий.

Между тем ложное положение Министерства путей сообщения, которое закрывало глаза на то, что имеет дело отнюдь не с обществами, а с отдельными личностями, которые только прикрываются фирмой анонимного общества во избежание всякой личной ответственности, ставило правительственную власть в неловкое положение. Требовались шаги, способные вывести ее из этого затруднения. Министерство путей сообщения должно было иметь дело не с воображаемыми, а действительными обществами. С этой целью министр путей сообщения граф А. П. Бобринский и внес в Комитет министров новые правила образования железнодорожных обществ, которые были утверждены 30 марта 1873 г.

Литература

1. Гавлин, М. Л. Династия фон Мекк. «Железнодорожные короли» и меценаты. — Москва, 2016.
2. Головачов, А. А. История железнодорожного дела в России. — Санкт-Петербург, 1881.
3. Корелин, А. П. Дворянство и торгово- промышленное предпринимательство в пореформенной России (1861—1904) // Исторические записки. — Том 102. — Москва : Наука, 1978.
4. Победоносцев К. П. и его корреспонденты. Том 2. — Минск : Харвест, 2003.
5. Соловьева, А. М. Железнодорожный транспорт России. — Москва : Наука, 1975.
6. Работа по эксплуатации железных дорог и подвижного состава // П. П. Мельников — инженер, ученый, государственный деятель : сборник статей, документов, воспоминаний. — Санкт-Петербург : Гуманистика, 2003.

7. Пушкарев, С. Г. Россия 1801—1917: власть и общество. — Москва, 2001.
8. Наша железнодорожная политика по документам архива Комитета Министров. Исторический очерк, составленный начальником отделения канцелярии Комитета Министров Н. А. Кислинским. — Том 2. — Санкт-Петербург, 1902.

References

1. Gavlin, M. L. Dinastiya fon Mekk. «Zheleznodorozhnyye koroli» i metsenaty [The Fon Meck dynasty. "Railway kings" and patrons of the arts]. — Moskva, 2016.
2. Golovachov, A. A. Istoriya zheleznodorozhnogo dela v Rossii [History of the railway business in Russia]. — Sankt-Peterburg, 1881.
3. Korelin, A. P. Dvoryanstvo i torgovo- promyshlennoye predprinimatel'stvo v poreformennoy Rossii (1861—1904) [Nobility and commercial and industrial entrepreneurship in post-reform Russia (1861—1904)]// Istoricheskiye zapiski. — Tom 102. — Moskva : Nauka, 1978.
4. Pobedonostsev K. P. i yego korrespondenty [Pobedonostsev KP and his interviewers]. Tom 2. — Minsk : Kharvest, 2003.
5. Solov'yeva, A. M. Zheleznodorozhnyy transport Rossii [Railway transport of Russia]. — Moskva : Nauka, 1975.
6. Rabota po ekspluatatsii zheleznykh dorog i podvizhnogo sostava [Work on the operation of railways and rolling stock] // P. P. Mel'nikov — inzhener, uchenyy, gosudarstvennyy deyatel' : sbornik statey, dokumentov, vospominaniy. — Sankt-Peterburg : Gumanistika, 2003.
7. Pushkarev, S. G. Rossiya 1801—1917: vlast' i obshchestvo [Russia 1801—1917: Power and Society]. — Moskva, 2001.
8. Nasha zheleznodorozhnaya politika po dokumentam arkhiva Komiteta Ministrov [Our railway policy according to the documents of the archive of the Committee of Ministers]. Istoricheskiy ocherk, sostavlennyy nachal'nikom otdeleniya kantselyarii Komiteta Ministrov N. A. Kislinskim. — Tom 2. — Sankt-Peterburg, 1902.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 351.811: 656.13 (477)

© Тишаков Максим Петрович
— кандидат юридических наук, преподаватель
Ростовского института (филиала) Всероссийского
государственного университета юстиции (РПА Минюста России)
TMaxim7@yandex.ru

Отдельные аспекты правового регулирования и организации обеспечения безопасности дорожного движения в 1950-х годах

Аннотация. На основе детального научного анализа малоизвестных архивных документов и материалов, специализированной литературы, публикаций периодических изданий содержательно раскрываются особенности и процессы правового регулирования и организации обеспечения безопасности дорожного движения в середине прошлого века. В ретроспективном аспекте, на примере Советской Украины, анализируются отдельные направления деятельности органов власти по противодействию случаям дорожно-транспортного травматизма, повышению эффективности использования автомобильного транспорта, организации дорожного движения, подготовке водительских кадров. Отсутствие единой, комплексной общегосударственной стратегии в сфере обеспечения безопасности дорожного движения обусловливало республиканские органы исполнительно-распорядительной власти в 1950-х гг., в условиях интенсивной автомобилизации, активно осуществлять поиск наиболее оптимальных средств правового воздействия на руководителей автомобильных хозяйств и участников дорожного движения с целью борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте. Исследуемый с историко-правовых позиций организационно-правовой опыт деятельности исполнительных органов власти по обеспечению безопасности дорожного движения и в современных условиях не утрачивает своей актуальности, может быть применен в настоящее время для достижения нулевой смертности на дорогах, сохранения жизни и здоровья всех участников дорожного движения.

Ключевые слова: аварийность; автомобильный транспорт; безопасность дорожного движения; дорожный травматизм.

© Maksim P. Tishakov
— Candidate of Law, lecturer of the Rostov Institute (branch)
of the All-Russian State University of Justice
(RPA of the Russian Ministry of Justice)

Selected aspects of legal regulation and organization of road traffic safety in the 1950s

Abstract. On the basis of a detailed scientific analysis of little-known archival documents and materials, specialized literature, publications of periodicals, there have been established the features and processes of legal regulation and organization of road traffic safety in the middle of the last century. In a retrospective aspect, using the example of Soviet Ukraine, the author of the current paper has analyzed certain areas of activity of the authorities in countering road traffic injuries, increasing the efficiency of road transport, organizing traffic, and training the staff of drivers. The absence of a unified, comprehensive national strategy in the field of road traffic safety made the republican executive and administrative authorities in the 1950s, in the conditions of intensive motorization, actively look for the most optimal means of legal influence on the heads of motor enterprises and road traffic users in order to combat with road traffic accidents. The organizational and legal experience of the activities of executive authorities in ensuring road traffic safety, studied historically and legally, does not lose its relevance in modern conditions, and can be applied at present to achieve zero mortality on the roads, preserve the life and health of all road traffic participants.

Keywords: accident rate; road transport; road traffic safety; road injuries.

Обеспечение безопасности дорожного движения представляет собой наиболее актуальную и сложную проблему современности, от эффективного разрешения которой зависит сохранение жизни и здоровья граждан, оптимизация перевозок грузов и пассажиров.

Несмотря на использование передового опыта, инновационных методов, внедряемых для снижения аварийности на автотранспорте, активизации значительных усилий органов власти и общественности, проблема обеспечения безопасности дорожного движения не решена в полной мере. В данном контексте немаловажное значение приобретает отечественный исторический опыт, который не утрачивает своей актуальности, несмотря на смену государственного устройства, организационно-правовых подходов, увеличение численности автотранспорта, интенсивности движения. Напротив, современный уровень демократизации и открытости государственных органов, правоприменительной деятельности позволяет

взглянуть на проблему более детально, учесть допущенные ошибки и всецело использовать позитивные достижения.

Стоит отметить, что в середине прошлого века, как и в современных условиях, немаловажное значение в сфере противодействия аварийности оказывала организационно-правовая деятельность государственных органов власти. В первую очередь — центральных исполнительно-распорядительных и отраслевых органов управления — Совета Министров СССР и союзных республик, а также Министерства внутренних дел (государственной безопасности), где правительство выступало как орган общей компетенции (осуществляло полномочия на территории всей страны по всем вопросам государственного управления), а МВД (МГБ), как орган специальной компетенции [18, стр. 64] (осуществляло руководство) в сфере обеспечения общественной безопасности. «Сама сущность государственной системы обеспечения безопасности дорожного движения, как в свое время отмечал начальник Госавтоинспекции СССР — В. В. Лукъянов, заключается в том, чтобы убедить или при необходимости принудить, опираясь на силу государственной власти, все министерства, ведомства, предприятия, учреждения и другие организации, всех должностных лиц, а также граждан соблюдать требования норм, касающихся безопасности дорожного движения» [9, стр. 55].

Не удивительно, что вопросам борьбы с дорожно-транспортными происшествиями уделялось особое внимание. Это было обусловлено как состоянием аварийности на автотранспорте, так и ростом интенсификации использования автомобильного парка государства, который в соответствии с Директивой по пятилетнему плану развития СССР на 1951—1955 годы предусматривал 20%-ный рост производства автомобилей, а его грузооборот на 80—85% [7, стр. 1098, 1113].

При этом в отдельных регионах, например в Сталинской области, прирост автотранспорта был больше планируемого — составлял ежегодно 6,5—10%. Так, по сравнению с довоенным периодом (1940 г. — 5737 ед.) в 1950 г. количество автомобилей достигло 31223 ед., а в конце пятой пятилетки увеличилось еще на 51%. При этом отмечался не только рост грузового транспорта, но в том числе и легкового — в 3,8 раза и автобусного — в 2,5 раза по сравнению с 1950 г. (подсчитано автором) [Донецкий государственный архив (ДГА). Ф. Р-4249. Оп. 1. Доп. Д. 336. Л. 14], что было обусловлено активным процессом экономического развития региона.

Состояние транспортной дисциплины в начале 1950-х гг. требовало принятия своевременных мер реагирования. Например, по учебной сети треста «Укравтотранскадры» Министерства автотранспорта УССР, занимающегося подготовкой автотранспортных кадров массовых профессий для народного хозяйства, имелся ряд существенных недостатков. Так, количество курсантов, сдавших государственный экзамен на «хорошо» и «отлично», составило только 60%, а не сдавших —

17,5%. Наряду с этим происходил и значительный отсев курсантов: в 1949 г. выбыло, не закончив обучение, 2252 человека, в первом квартале 1950 г. — 897. В итоге, подготовлено учебной сетью треста «Укравтотранскадры» в 1949 г. и первом квартале 1950 г. 13 320 водителей, из них было выпущено шоферов 3-го класса только 863 человека, а остальные 12 457 —выпущены шоферами-стажерами. Причем качество выпускников, особенно в освоении практической езды, не полностью удовлетворяло возросшим требованиям. Причинами такого состояния дел было: неудовлетворительное обеспечение надлежащим оборудованием, инструментом и приспособлениями для изучения автомобиля и проведения подготовки по слесарным и монтажно-демонтажным работам для привития курсантам необходимых практических навыков по уходу за автомобилем большинства учебных пунктов. Библиотеки учебных комбинатов и автошкол не были обеспечены необходимым количеством учебников и плакатов. Сами же учебные автомобили находились в неудовлетворительном техническом состоянии, а их количество не соответствовало потребностям для практического обучения курсантов. Поэтому в целях устранения указанных недостатков, повышения качества подготовки автотранспортных кадров были приняты меры по улучшению учебно-материальной базы областных автоучкомбинатов и школьной сети [ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 1. Д. 533. Л. 130—132].

Совет Министров Украинской ССР в постановлении от 10 июня 1950 г. № 1731 «О мерах по улучшения подготовки шоферских кадров для народного хозяйства УССР» по тресту «Укравтотранскадры» принял решение: пересмотреть план подготовки водителей на 1950 г. и установить подготовку шоферов 3-го класса в количестве не менее 8000 человек облавтоучкомбинатами и автошколами республики; определить в дальнейшем подготовку в учебной сети треста «Укравтотранскадры» шоферов 3-го класса в размере не менее 80% от общего количества обучающихся и допускать подготовку шоферов-стажеров в пределах не более 20%; установить строгий контроль за ходом учебного процесса, а также улучшить качество преподавания — не допуская разрыва между теоретическим и практическим обучением, для этого обеспечить облавтоучкомбинаты, автошколы и курсы наглядными пособиями (агрегатами автомашин) и учебным оборудованием.

В свою очередь Госавтоинспекцией предусматривалось усилить надзор за качеством подготовки шоферов в облавтоучкомбинатах, автошколах и на курсах треста «Укравтотранскадры» Министерства автотранспорта УССР [ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 1. Д. 533. Л. 130—136].

Следствием низкого уровня подготовки водительских кадров была и высокая аварийность, особенно при перевозке граждан на грузовых автомобилях, что, конечно же, потребовало соответствующих мер реагирования, которые нашли свое непосредственное отражение в постановлении Совета Министров Украинской ССР от 22 июля 1950 г.

№ 2257 «О мерах по ликвидации аварийности на автотранспорте при перевозке людей». Среди предусмотренных правительством организационных мер наибольшее значения имели: вменение в обязанности Министров и руководителей ведомств республики — тщательно контролировать, а руководителей учреждений, предприятий и автохозяйств — строго соблюдать правила перевозки людей на грузовых автомашинах; повышение требований к квалификации, стажу водителей при перевозке граждан на грузовых автомобилях, назначение на каждую такую машину сопровождающего; усиление со стороны органов милиции контроля по техническому состоянию автомобилей и неукоснительному соблюдению правил перевозки граждан.

Особенно низкой квалификация водительского состава УССР была в колхозах — 94% водителей имели III класс, 4% — II и только около 2% водителей I класс. Данная ситуация требовала соответствующего реагирования со стороны органов власти, что было отмечено в постановлении правительства республики от 7 июня 1951 г. № 1297 «Об оказании помощи колхозам Украинской ССР в ремонте грузовых автомобилей и автомобильных двигателей в 1951 году и в обеспечении надлежащего содержания». В дальнейшем — 12 апреля 1952 г. Советом Министров Украины, с целью улучшения ситуации и оказания необходимой помощи в проведении ремонта автомобилей, принимается еще одно постановление № 911 «О мероприятиях по улучшению технического состояния и эксплуатации автомобилей в колхозах Украинской СССР». Одной из мер в данном направлении было повышение качества технического состояния автомобилей, усиления за этим контроля со стороны Государственной автомобильной инспекции.

Примечательно, но уже в следующем году, а именно, 2 апреля 1953 г. Совет Министров Украинской ССР принял еще одно аналогичное постановление № 728, где акцентировалось внимание, что в 58% колхозах строительство смотровых ям, эстакад, навесов и гаражей, технический уход и хранение автотранспорта проводится неудовлетворительно. В связи с чем на облисполкомы были возложены обязанности: прикрепить колхозы для проведения на договорных условиях эксплуатационных ремонтов и профилактического обслуживания автомобилей за предприятиями и автохозяйствами регионов, независимо от их подчиненности. Таким образом, это свидетельствовало о низком уровне обеспечения возможностей по поддержанию в технически исправном состоянии транспортных средств на местах.

Помимо этого, среди водительского состава было значительное количество лиц, которые получили водительские удостоверения в военный период. Поэтому в целях упорядочения учета водителей местного транспорта, в течение 1951—1952 гг. производилась замена удостоверений на право управления автомобилями, мотоциклами, трамваями и троллейбусами. Примечательно, что замена проводилась

непосредственно в крупных автобазах, гаражах, трамвайных и троллейбусных парках, а также путем организации комиссий в городах и районных центрах с тем, чтобы не нарушать нормальной работы местного транспорта. Одновременно лечебные учреждения проводили медицинское переосвидетельствование водителей, направляемых органами Государственной автоинспекции. На местах данные инициативы центральных органов власти были детализированы и расширены, что позволяло дополнительно организовать для водительского состава технический минимум по правилам безопасности движения и направлять для замены удостоверений только успешно прошедших его лиц. А с 1 января 1953 г. был введен запрет на управление автомобилями, мотоциклами, трамваями и троллейбусами водителями, не заменившими удостоверения [ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 1. Д. 650. Л. 9—10.].

Одновременно с этим на правительственном — общесоюзном уровне 3 ноября 1952 г. было принято постановление № 4678 «Об улучшении использования автомобильного транспорта и руководства им». Внимание в нем акцентировалось, прежде всего, на грузовых автомобилях — создание в краткосрочной перспективе крупных автомобильных хозяйств для перевозки важнейших промышленных и сельскохозяйственных грузов и улучшения руководства работой автомобильного транспорта в стране. Среди различных мер организационного характера необходимо отметить, что непосредственно на Министерство автомобильного транспорта СССР также были возложены дополнительные обязанности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Отметим, что данное решение Правительства Советского Союза было детализировано на республиканском уровне — постановление Совмина УССР от 29 ноября 1952 г. № 3948, в котором отмечался ряд негативных моментов. Так, не в полной мере были выполнены предыдущие постановления по объединению автохозяйств. Вследствие чего министерствам и ведомствам вменялось в обязанность закончить в 1952 г. объединение мелких автомобильных хозяйств в укрупненные территориальные хозрасчетные автопредприятия. Конечно, не все планируемые мероприятия были выполнены в полном объеме, как в силу значительной масштабности самой проблематики, так и ее глубины, о чем свидетельствовали последующие события.

Необходимость скорейшего завершения трансформации автохозяйств в сельской местности, помимо всего прочего, усугублялось острой нехваткой автотранспорта, особенно в период уборки урожая. На это, в частности, указывалось в постановлении Совета Министров Украины от 16 мая 1953 г. № 1007 «О подготовке автотранспорта народного хозяйства УССР к массовым перевозкам сельскохозяйственных продуктов урожая 1953 года». Так, по состоянию на 1 мая 1953 г. техническая готовность грузового автотранспорта автохозяйств, который планировалось использовать на перевозке сельскохозяйственных продуктов, составляла

лишь 64%, а это в свою очередь обусловливало не только значительные экономические потери, но также было одной из причин аварийности из-за технических неисправностей. Поэтому кроме организационных мер, направленных на мобилизацию усилий министерств и ведомств по повышению уровня технической готовности автотранспорта в подведомственных автохозяйствах, было предусмотрено обратить особое внимание Госавтоинспекции во время проведения полугодового техосмотра автотранспорта на техническое состояние автомобилей, которые будут привлекаться для перевозки сельскохозяйственных продуктов.

Дальнейшее развитие пассажирских перевозок автомобильным транспортом также требовало решения вопросов обеспечения безопасности дорожного движения, особенно после принятия Советом Министров СССР 2 июня 1954 г. постановления № 1085 «О снижении тарифов на проезд в автобусах и за пользование легковыми и грузовыми таксомоторами». В частности, с 1 октября 1954 г. предусматривалось снижение тарифов на проезд в пассажирском транспорте и такси на четверть, принятие мер к активному развитию пассажирских перевозок, что принесло свои результаты. Например, в 1956 г. значительно улучшилось обслуживание населения Сталинской области автотранспортом общего пользования. Автопарк областного автомобильного треста увеличился по сравнению с 1955 г. на 134 автобуса, 205 легковых и грузовых таксомоторов. Дополнительно были открыты 49 новых маршрутов автобусного сообщения, которые обеспечили пассажирскими перевозками еще 8 районов области, а по итогам 1956 г. автобусами общего пользования было перевезено 158,1% пассажиров по сравнению с показателями предыдущего года [ДГА. Ф. Р-2794. Оп. 2. Д. 296. Л. 24].

Увеличение количества ежегодного выпуска автомобилей, а также увеличение общей численности автопарка еще больше актуализировало проблему повышения его технического состояния. Например, автомобильный парк общего пользования Министерства автомобильного транспорта и шоссейных дорог УССР по данным на 1 февраля 1955 г. находился в неудовлетворительном техническом состоянии — коэффициент технической готовности 0,74. Причина заключалась в неполной обеспеченности автопарка необходимой ремонтной базой как для профилактического обслуживания, так и для проведения капитального ремонта автомобилей. К тому же, потребность в капитальных ремонтах на 1955 г. с учетом использования собственной производственной базы и отведенных лимитов обеспечивалась по легковым автомобилям-такси на 77%, по автобусам на 53% и по грузовым автомобилям на 97%.

С целью улучшения ремонта автотранспорта общего пользования были приняты соответствующие меры (организация капитальных ремонтов на

новых предприятиях и повышение пропускной возможности существующих авторемонтных производств путем их реконструкции и увеличения количества смен, механизация производственных трудоемких процессов), отраженные в постановлении Совмина Советской Украины » от 13 апреля 1955 г. № 475 «Об обеспечении ремонта автомашин на предприятиях Министерства автомобильного транспорта и шоссейных путей УССР». Однако уже 19 августа 1955 г. Правительство Советской Украины еще раз акцентировало внимание на данной проблеме в постановлении № 1009 «Об улучшении технического состояния и использования автомобильного транспорта по Украинской ССР», дополнительно отметив причины, которые привели к низкому техническому состоянию автопарка, установив конкретные сроки, исполнителей и меры по улучшению ситуации.

Интенсивный рост автотранспорта, и как следствие, аварийности, требовал качественной организационно-правовой работы правоохранителей, от которой напрямую зависела эффективность реализации государственной политики в сфере обеспечения безопасности дорожного движения. В свою очередь контроль за этой деятельностью осуществляли и партийные органы. В частности, Центральный Комитет КПСС требовал, чтобы все административные органы государства были поставлены под контроль партии и Советского правительства, действовали в соответствии с советскими законами [5, стр. 536]. Данный тезис нашел свое отражение в периодической печати — газете «Правда» от 10 июля 1953 г., где было изложено: «Любой работник, какой бы пост он ни занимал, должен находиться под неослабным контролем партии. Партийные организации должны регулярно проверять работу всех организаций и ведомств, деятельность всех руководящих работников. Необходимо в том числе взять под систематический и неослабный контроль деятельность органов Министерства внутренних дел» [11], куда в частности и входили органы, осуществляющие надзор за безопасностью дорожного движения — Государственная автомобильная инспекция.

В свою очередь отметим, что на деятельности правоохранительных органов, осуществляющих обеспечение безопасности дорожного движения, негативно отразилось поспешное внедрение в жизнь отдельных положений широкомасштабной амнистии, которая была проведена на основании Указа Президиума Верховного Совета ССР «Об амнистии», подписанного 27 марта 1953 г. по предложению Л. Берии [6, стр. 116]. При этом сам проект указа был подготовлен МВД СССР совместно с Министерством юстиции и Генеральным прокурором СССР [8, стр. 21]. Амнистия, кроме освобождения осужденных из мест лишения свободы и значительного сокращения сроков наказания, согласно ст. 5 Указа предусматривала прекращение производства по всем следственным делам и делам, не рассмотренным судами, о совершенных должностных и хозяйственных преступлениях до издания Указа [17, стр. 408]. Такое

решение непосредственно отразилось и на сфере технической эксплуатации автотранспорта, где оно было воспринято не однозначно и не позволило в полной мере привлечь должностных лиц, ответственных за низкое техническое состояние автотранспорта, к юридической ответственности.

На местах также была активизирована деятельность по усилению охраны общественного порядка. Например, в Справке «О работе органов милиции Ворошиловградской области по усилению охраны общественного порядка и борьбы с уголовной преступностью» за 1954 г. отмечалось, что руководствуясь и претворяя в жизнь решения Совета Министров Союза ССР от 27 августа 1953 г. и ЦК КПСС от 12 марта 1954 г., а также решение ЦК КП Украины от 3 сентября 1954 г., милиция Ворошиловградской области под руководством местных партийных органов провела значительную работу по перестройке оперативной работы, усилению связи с населением, укреплению дисциплины и морального состояния среди личного состава, повышения чувства ответственности за порученное дело [Луганский государственный архив (ЛГА). Ф. П-179. Оп. 5. Д. 400. Л. 67].

В данный период также была активизирована деятельность в сфере охраны общественного порядка на транспорте, где при проведении массовых мероприятий среди водителей автотранспорта и населения органами Госавтоинспекции отмечалось значительное количество дорожно-транспортных происшествий, особенно среди крупных автомобильных хозяйств, например в Ворошиловградской области — Облавтотрест, Шахтострой [ЛГА. Ф. П-179. Оп. 5. Д. 400. Л. 74], что в свою очередь требовало повышения эффективности административных и превентивных мер воздействия.

Актуальным вопросом середины прошлого века было улучшение работы городского электротранспорта, обеспечение безопасности его движения. Вследствие чего Правительством Украинской ССР 24 октября 1953 г. было принято постановление № 2246 «О мерах по улучшению работы и соблюдению безопасности движения на городском электротранспорте в городах УССР», которое в зависимости от местной специфики детализовалось на региональном уровне. В частности, на территории Сталинской области предусматривалось в кратчайшие сроки провести освидетельствование всего состава водителей трамвайного и троллейбусного парка медицинскими комиссиями, а также подвергнуть в квалификационных комиссиях Госавтоинспекции и трамвайно-троллейбусных предприятий проверке знания водителями и линейными работниками правил технической эксплуатации трамваев и троллейбусов, правил уличного движения; качественно улучшить техническое состояние подвижного состава и трамвайных путей; реализовать мероприятия по безопасности движения и ликвидации аварийности и травматизму; усилить со стороны органов милиции надзор за выполнением водителями

трамваев и троллейбусов, а также пассажирами правил уличного движения.

Несколько ранее — 8 апреля 1953 г. было принято постановление Совмина УССР № 766 «О мерах по борьбе с аварийностью на автомобильном транспорте», в котором, кроме анализа состояния дорожно-транспортного травматизма, раскрывались его основные причины. Детально зафиксированы в императивной форме требования, направленные на недопущение автомобильных происшествий, а также меры организационного характера по поводу повышения дисциплины на автомобильном транспорте.

Значительной вехой в организации безопасности дорожного движения стало принятие в 1953 г. нового государственного стандарта дорожно-сигнальных знаков — ГОСТ 2965-53 (вместо ранее действовавшего ГОСТ 2965-45) [3], который стал в себя включать уже 34 знака, а не 25. Тем не менее даже спустя год после введения данный ГОСТ не получил своего широкого распространения среди работников автомобильного транспорта. Выпущенные издательством ДОСААФ учебные плакаты «Знаки дорожные и сигнальные» содержали отдельные смысловые и редакционные погрешности [1, стр. 40—41], что в свою очередь требовало более детальной и скрупулезной проработки значения и информационного наполнения новых знаков для каждого водителя. Ведь их введение без знания всеми участниками дорожного движения, еще не было гарантией выполнения, могло вызвать обратный эффект.

Повышенное внимание к автомобильному транспорту также было обусловлено складывающимися тенденциями — значительное увеличение количества и интенсивности массовых перевозок грузов в промышленных центрах и крупных городах страны. В частности, в 1955 г. планировалось организовать централизованную перевозку каменного угля в Ворошиловградской и Сталинской областях, в других каменноугольных бассейнах Советского Союза [15, стр. 2]. При этом на территории Донбасса еще с середины 1940-х гг. в отдельных автохозяйствах Сталинского областного автотреста уже были организованы централизованные перевозки угля с шахт на станционные склады и непосредственно потребителям — школам, больницам, детским садам и др. Однако наличие на территории региона значительного количества автохозяйств различного ведомственного подчинения, в том числе и с малым количеством автомобилей, не позволяло распространить данный опыт повсеместно без соответствующего решения центральных органов власти. Например, кроме крупных автохозяйств комбинат Сталинуголь имел в области 85 мелких с количеством автомобилей от 3 до 9 [22, стр. 14—15]. А ведь на территории Донбасса, кроме автохозяйств комбинатов «Сталинуголь» и «Ворошиловградуголь», находились еще и «Сталиншахтострой» и «Ворошиловградшахтосрой», которые также были расположены в различных городах и поселках региона [2, стр. 4]. Данное

положение дел имело не только негативный экономический эффект, но также оказывало отрицательное воздействие на техническое состояние автопарка, контроль за его эксплуатацией, выпуском на линию, уровнем подготовки водительского состава, что в итоге негативно сказывалось на обеспечении безопасности дорожного движения.

Отметим, что угольным комбинатам Донбасса уделялось пристальное внимание, для их строительства автомобильным транспортом было перевезено значительное количество грузов, где на особом месте стояла безаварийная работа транспорта на линии. В 1956 г. Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог была также намечена организация регулярных перевозок грузов по магистральным автомобильным дорогам, в том числе и Харьков—Ростов, которая проходила непосредственно через промышленные районы Донбасса. Централизация перевозок подразумевала под собой ликвидацию порожних пробегов автомобилей предприятий и организаций на большие расстояния [10, стр. 2]. Данная задача, конечно же, требовала слаженной работы многих ведомств и организаций, а также кропотливой работы органов Государственной автомобильной инспекции по обеспечению безопасности дорожного движения.

Значение в исследуемый период стали приобретать вопросы улучшения технического состояния автомобилей не только со стороны Госавтоинспекции, руководства автохозяйств, местных органов власти, но и центральных, путем выработки и принятии системных, комплексных мер. Например, в целях улучшения технического состояния автомобилей Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР с 1 января 1955 г. было введено в действие Положение о техническом обслуживании и ремонте автомобилей. Одновременно были предприняты меры к введению в практику работы автохозяйств и авторемонтных предприятий агрегатного метода ремонта автомобилей [14, стр. 4], что, кроме экономического эффекта (в 1954 г. 25% всего автомобильного парка автохозяйств общего пользования простаивало из-за технической неисправности [19, стр. 2]) также способствовало повышению технического состояния автомобилей, снижению уровня аварийности по причине технических неисправностей.

Вопросам подготовки водительских кадров уделялось пристальное внимание. В конце 1954 г. были утверждены и выпущены в свет новые программы подготовки шоферов III, II, I классов, разработанные Министерством автомобильного транспорта и шоссейных дорог СССР и согласованные с Государственной автомобильной инспекцией МВД СССР и Главным управлением трудовых резервов при Совете Министров Советского Союза [21, стр. 31], взамен ранее действовавших и устаревших программ 1947 г.

Также, с 1 января 1956 г. одновременно увеличен срок обучения в автошколах, на курсах и индивидуально-бригадным методом для

занимающихся с отрывом от производства до четырех месяцев (ранее три месяца) и без отрыва — до шести месяцев, отменена система стажировки. То есть акцентировалось внимание на повышении качества подготовки водительского состава как в теоретическом, так и практическом аспекте, необходимости знания материальной части, правил дорожного движения, наличия навыков вождения, что в конечном итоге сказалось на обеспечении безопасности дорожного движения. В целом подготовка водительских кадров с 1953 по 1955 гг. в РСФСР и УССР возросла с 61,6 тыс. человек до 83,8 тыс. [20, стр. 1—2], однако их качество не соответствовало предъявляемым требованиям автохозяйств и Госавтоинспекции.

В соответствии с распоряжением Совета Министров СССР от 3 сентября 1955 г. № 6499 Государственной автомобильной инспекцией с Министерством автомобильного транспорта и шоссейных путей Советского Союза было разработано и в 1956 г. введено в действие новое Положение о порядке присвоения квалификации шофера III, II и I классов и шофера-любителя [13]. В соответствии с ним была активизирована роль автомобильных хозяйств и школ (курсов) в деле повышения квалификации шоферов и улучшения дисциплины среди них. Приказом руководителя автохозяйства на основе представления квалификационной комиссии хозяйства присваивалась квалификация II и I классов [12, стр. 10], ранее данная квалификация водителям присваивалась только Госавтоинспекцией.

В рассматриваемый исторический период водители делились на две категории: любители (шофер-любитель) и профессионалы (шофер-профессионал), которые в свою очередь в зависимости от квалификации (производственных показателей, трудовой дисциплины — безаварийной работы, технического состояния автомобиля, уровня теоретических знаний) имели один из трех возможных классов. Квалификационные талоны (II и I классов) служили основанием для выплаты шоферам надбавок к заработной плате за классность. При этом за нарушение правил уличного движения, правил эксплуатации автомобиля, систематическое невыполнение плана была предусмотрена возможность, по представлению квалификационной комиссии, лишать шофера права иметь талон II или I класса на срок до шести месяцев, что в свою очередь аннулировало возможность получать надбавку за классность [16, стр. 30—31]. То есть это было своего рода стимулом для водителей выполнять в полном объеме поставленные перед ними производственные задачи и выступало еще одной гарантией неукоснительного соблюдения правил дорожного движения, постоянной технической исправности автомобиля и непосредственно влияло на обеспечение безопасности дорожного движения.

В целом принимаемыми мерами удавалось несколько сдерживать рост аварийности на автотранспорте, однако их эффективность в регионах с

высокой концентрацией транспортных средств не могла уже дать ожидаемого эффекта. Так, по причине грубых нарушений правил безопасности движения, эксплуатации технически неисправных машин, а также управления автомобилями лицами в нетрезвом состоянии в 1957 г. на территории УССР произошло значительное количество автодорожных происшествий с человеческими жертвами. Почти половина всех зарегистрированных происшествий в республике произошла на территории четырех областей (Днепропетровской, Киевской, Сталинской и Харьковской). Вследствие чего Правительством Советской Украины 14 мая 1958 г. было принято постановление № 574 «О мерах по усилению борьбы с авариями на автомобильном транспорте», которое содержало прогрессивные и комплексные меры организационно-правового характера.

Дополнительно вопросам обеспечения безопасности дорожного движения было уделено внимание в постановлении Правительства УССР от 10 ноября 1958 г. № 1596 «О мерах по упорядочению и благоустройству автомобильных дорог, пролегающих через сельские населенные пункты», где, помимо прочего, указывалось на неустроенность улиц в сельской местности ряда регионов, что не только затрудняло движение автомобилей, но и создавало опасность для пешеходов. Вследствие этого было предусмотрено составление технических правил и норм на строительство дорог в сельских населенных пунктах, в которых предписывалось устройство тротуаров и велосипедных дорожек, павильонов и площадок для посадки пассажиров и стоянки автобусов и автомобилей.

В 1950-х гг. в Советском Союзе все еще не существовало единых общегосударственных правил дорожного движения, они были приняты только в 1960 г. Поэтому вместо действовавших в каждом регионе местных правил движения транспорта и пешеходов было реализовано предварительное решение — приняты в рамках республик типовые правила движения, что позволило значительно упорядочить поведение участников дорожного движения. В частности, с 1 сентября 1958 г. на территории Украинской ССР вступали в действие Единые правила движения пешеходов и транспорта на улицах населенных пунктов и дорогах УССР, а 12 мая 1959 г. Советом Министров Беларуси года были приняты Правила дорожного движения по улицам и дорогам Белорусской ССР [4, стр. 62].

Увеличение количества аварий в 1958 г. в Советском Союзе, особенно на территории отдельных республик и регионов, значительные демографические и экономические потери обусловили принять Правительству СССР 16 июля 1959 г. первое в своем роде постановление № 793 «Об усилении борьбы с аварийностью на автомобильном транспорте». Примечательным в данном подзаконном акте было не только акцентирование внимания на самой проблеме аварийности на

автомобильном транспорте на общегосударственном уровне, но также и прогрессивный характер закрепленных в нем организационно-правовых мер, направленных на качественное улучшение обеспечения безопасности дорожного движения, многие из которых и спустя 60 лет не теряют своей значимости.

В заключении отметим, что середина XX в. характеризуется значительными темпами роста отечественного автопарка за счет увеличения автомобильного производства, повышением интенсивности использования автомобильного транспорта, актуализацией массовости и качества подготовки водительских кадров, уделением внимания вопросам технического состояния автотранспортных средств и противодействия аварийности. Именно в 1950-х гг. стала актуализироваться необходимость комплексного подхода к обеспечению безопасности дорожного движения, принятию системных мер, централизации и унификации требований к правилам уличного движения, что, конечно же, заложило основы дальнейшей государственной политики в данном направлении.

Литература

1. Берестинский, Г. Плакаты с неудачным текстом // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 7.
2. Братченко, И. Централизованное управление автомобильными перевозками // Автомобильный транспорт. — 1954. — № 11.
3. ГОСТ 2965-45 Знаки дорожные сигнальные. Классификация и технические условия. — Москва, 1945.
4. Дорожный патруль: история создания, становления и развития ДПС ГАИ / К. М. Андрончик. — Минск, 2014.
5. История Коммунистической партии Советского Союза / Б. Н. Пономарев, М. С. Волин, В. С. Зайцев [и др.]. — 6-е изд., доп. — Москва, 1982.
6. Кокурин, А. МВД: структура, функции, кадры. Статья седьмая (1953—1954) / А. Кокурин, Н. Петров // Военная мысль. — 1998. — № 1.
7. КПСС в резолюциях и решения съездов, конференций и пленумов ЦК 1898—1953 : в 2 частях. Часть II 1925—1953. — Москва, 1953.
8. Лаврентий Берия. 1953. Стенограмма июльского пленума ЦК КПСС и другие документы / под редакцией А. Н. Яковлева ; составители В. Наумов, Ю. Сигачев. — Москва, 1999.
9. Лукъянов, В. В. Безопасности дорожного движения. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва, 1983.
10. Наши задачи в новом году области // Автомобильный транспорт. — 1955. — №12.
11. Несокрушимое единение партии, правительства, советского народа // Правда. — 1953. — 10 июля.
12. Новый порядок присвоения квалификации шоферам // За рулем. — 1956. — № 1.
13. Положение о порядке присвоения квалификации шоферам III, II и I классов и шофера-любителя. — Москва, 1956.
14. Пути улучшения организации и технологии технического обслуживания и ремонта автомобилей // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 1.

15. Расширять централизованные перевозки грузов автомобильным транспортом общего пользования // Автомобильный транспорт. — 1955. — №1.
16. Романов, Б. О новом порядке присвоения квалификации шоферам // Автомобильный транспорт. — 1956. — № 4.
17. Сборник Законов СССР и Указов Президиума Верховного Совета СССР (1938 — июль 1956 гг.) / составители М. И. Юмашев, Б. А. Жалейко ; под редакцией Л. И. Мендельштама. — Москва, 1956.
18. Советское право / под редакцией А. В. Дозорцева. — Москва, 1969.
19. Улучшать работу автомобильного транспорта // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 2.
20. Улучшить качество подготовки шоферов // Автомобильный транспорт. — 1956. — № 5.
21. Шлезингер, М. О новых программах подготовки шоферов III, II, I классов // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 5.
22. Щетанюк, П. Распространение централизованных перевозок грузов в Сталинской области // Автомобильный транспорт. — 1955. — № 8.

References

1. Berestinskiy, G. Plakaty s neudachnym tekstom [Posters with unsuccessful text] // Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 7.
2. Bratchenko, I. Tsentralizovannoye upravleniye avtomobil'nymi perevozkami [Centralized management of road transport]// Avtomobil'nyy transport. — 1954. — № 11.
3. GOST 2965-45 Znaki dorozhnyye signal'nyye. Klassifikatsiya i tekhnicheskiye usloviya [GOST 2965-45 Signal road signs. Classification and specifications]. — Moskva, 1945.
4. Dorozhnyy patrul': istoriya sozdaniya, stanovleniya i razvitiya DPS GAI [Road patrol: the history of the creation, formation and development of the traffic police of the traffic police]/ K. M. Andronchik. — Minsk, 2014.
5. Istoriya Kommunisticheskoy partii Sovetskogo Soyuza [History of the Communist Party of the Soviet Union]/ B. N. Ponomarev, M. S. Volin, V. S. Zaytsev [i dr.]. — 6-ye izd., dop. — Moskva, 1982.
6. Kokurin, A. MVD: struktura, funktsii, kadry. Stat'ya sed'maya (1953—1954) [Ministry of Internal Affairs: structure, functions, personnel. Article Seven (1953—1954)]/ A. Kokurin, N. Petrov // Voyennaya mysl'. — 1998. — № 1.
7. KPSS v rezolyutsiyakh i resheniya s"yezdov, konferentsiy i plenumov TSK 1898—1953 [The CPSU in resolutions and decisions of congresses, conferences and plenums of the Central Committee 1898-1953]: v 2 chastyakh. Chast' II 1925—1953. — Moskva, 1953.
8. Lavrentiy Beriya. 1953. Stenogramma iyul'skogo plenuma TSK KPSS i drugiye dokumenty [Lavrenty Beria. 1953. Transcript of the July Plenum of the Central Committee of the CPSU and other documents] / pod redaktsiyey A. N. Yakovleva ; sostaviteli V. Naumov, YU. Sigachev. — Moskva, 1999.
9. Luk"yanov, V. V. Bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Safety of road traffic]. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva, 1983.
10. Nashi zadachi v novom godu oblasti [Our tasks in the new year of the region] // Avtomobil'nyy transport. — 1955. — №12.
11. Nesokrushimoye yedineniye partii, pravitel'stva, sovetskogo naroda [The indestructible unity of the party, government, Soviet people] // Pravda. — 1953. — 10 iyulya.

12. Novyy poryadok prisvoyeniya kvalifikatsii shoferam [The new procedure for assigning qualifications to drivers] // Za rulem. — 1956. — № 1.
13. Polozheniye o poryadke prisvoyeniya kvalifikatsii shoferam III, II i I klassov i shofera-lyubitelya [Regulations on the procedure for assigning qualifications to drivers of III, II and I classes and an amateur driver]. — Moskva, 1956.
14. Puti uluchsheniya organizatsii i tekhnologii tekhnicheskogo obsluzhivaniya i remonta avtomobiley [Ways to improve the organization and technology of maintenance and repair of cars]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 1.
15. Rasshiryat' tsentralizovannyye perevozki gruzov avtomobil'nym transportom obshchego pol'zovaniya [Expand centralized transportation of goods by public road transport]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — №1.
16. Romanov, B. O novom poryadke prisvoyeniya kvalifikatsii shoferam [On the new procedure for assigning qualifications to drivers]// Avtomobil'nyy transport. — 1956. — № 4.
17. Sbornik Zakonov SSSR i Ukazov Prezidiuma Verkhovnogo Soveta SSR (1938 — iyul' 1956 gg.) [Collection of Laws of the USSR and Decrees of the Presidium of the Supreme Soviet of the SSR (1938 - July 1956)]/ sostaviteli M. I. Yumashev, B. A. Zhaleyko ; pod redaktsiyey L. I. Mendel'shtama. — Moskva, 1956.
18. Sovetskoye pravo [Soviet law]/ pod redaktsiyey A. V. Dozortseva. — Moskva, 1969.
19. Uluchshat' rabotu avtomobil'nogo transporta [To improve the work of road transport]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 2.
20. Uluchshit' kachestvo podgotovki shoferov [To improve the quality of driver training]// Avtomobil'nyy transport. — 1956. — № 5.
21. Shlezinger, M. O novykh programmakh podgotovki shoferov III, II, I klassov [About new training programs for drivers of III, II, I classes]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 5.
22. Shchetanyuk, P. Rasprostraneniye tsentralizovannykh perevozok gruzov v Stalinskoy oblasti [Distribution of centralized cargo transportation in the Stalin region]// Avtomobil'nyy transport. — 1955. — № 8.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 659.1

© Заложных Екатерина Сергеевна
— аспирант кафедры «Административное право, экологическое право, информационное право» Российского университета транспорта (МИИТ)
Katerina-mol@yandex.ru

История развития рекламной деятельности и ее правового регулирования в России

Аннотация. Статья посвящена истории развития рекламной деятельности (в том числе использования ее на транспорте), начиная с момента ее возникновения на Руси в X—XI вв. и до наших дней. Рассматривается не только видоизменение рекламной деятельности, но и историческая трансформация ее правового регулирования. Также рассматриваются основные нормативные правовые акты, принимаемые и упраздняемые во время стремительного развития рекламной деятельности в 1980—1990 годы, в основу которых были положены международные правовые стандарты регулирования и западный опыт, который имел важнейшее значение в сложившихся условиях на тот момент. Помимо прочего в статье уделяется внимание основным уполномоченным органам, регулирующим данную деятельность на текущий момент, и их основным функциям.

Ключевые слова: рекламная деятельность; реклама на транспорте; Федеральная антимонопольная служба.

© Ekaterina S. Zalozhnykh
— post graduate of the department ‘Administrative law, ecological law, information law’ of the Law Institute of the Russian University of Transport

The history of the development of advertising activity and its legal regulation in Russia

Abstract. The current paper has considered the history of the development of advertising activity (including its use in transport), starting from the moment of its appearance in Russia in the X-XI centuries to the present day. There has been considered not only the modification of advertising activity, but also the

historical transformation of its legal regulation. There have been also considered the main regulatory legal acts adopted and abolished during the rapid development of advertising activities in 1980-1990, which were based on international legal regulation standards and western experience, which was of great importance in the conditions at that time. Among other things, the paper has paid attention to the main authorized bodies that are regulating this activity at the moment, and their main functions.

Keywords: advertising activity; advertising on transport; Federal Antimonopoly Service.

Рекламная деятельность как таковая появилась и стала развиваться давно как в России, так и в странах Западной Европы. Первые упоминания о рекламе относятся к X—XI вв. В большинстве случаев для этих целей использовали специальных людей — «зазывал». Еще на Руси была известна и так называемая «потешная» реклама, исполнителями которой были коробейники, продававшие в основном небольшие товары вроде хлеба, пряников и бубликов. Огромный вклад в ранний этап развития рекламной деятельности на Руси внесли народные картины — лубки. Первые упоминания о них приходятся на начало XVII в. Во дворце Алексея Михайловича Романова было много подобных рекламных листовок. Царь любил тешиться ими и привил подобную любовь и своим детям — Петру, Ивану и Софии. Со временем лубки стали более серьезными, на них появилось больше надписей содержательного характера. Подобные «рекламные» листы стали появляться в каждом русском доме, и не только у верхушек общества (дворян, купцов), но и у обычных крестьян.

Печатные рекламные объявления впервые появились еще при Петре I в XVII в, но массовое распространение они получили только через 100 лет.

В XIX в. в крупных городах начали устанавливать специальные круглые тумбы в людных местах, на которых размещали рекламные объявления. С этого же момента, можно сказать, появляется такое понятие, как реклама на транспортных средствах, так как ее можно было встретить на и в трамваях.

К середине XIX в. рекламная деятельность как явление проявлялась в виде коммерческих, промышленных и биржевых объявлений в периодических изданиях. Однако до 1863 г. право на публикацию подобных рекламных объявлений было исключительно за правительственными официальными изданиями. Отмена этих ограничений в ходе великих реформ Александра II послужила началом для формирования отечественного рекламного рынка. В конце XIX — начале XX в. возникли первые рекламные конторы и бюро, обострилась конкуренция как между рекламодателями, так и между ее изготовителями.

Советской период для развития рекламы как экономического явления, а значит и для ее правового понимания, был весьма непрост. Развитие отечественной рекламы было прервано революцией и гражданской войной. После пришествия к власти большевиков в октябре 1917 г. реклама была монополизирована государством, а Совет Народных Комиссаров принял Декрет от 18 ноября 1917 г. «О государственной монополии на размещение объявлений в средствах массовой информации», который провел разграничения между рекламными и другими (прочими) объявлениями. Во-первых, рекламой признавались объявления или информация, распространяющаяся за плату, а во-вторых, распространителем должны были выступать «конторы, киоски и другие предприятия».

Необходимо еще раз подчеркнуть, что реклама в советский период была близка к понятию «пропаганда» или «агитация». Она существовала в строго ограниченном пространстве в рамках плановой экономики и была монополизирована государством. С точки зрения юридической науки теоретических исследований в этот период не проводилось, а регулирование той ограниченной рекламы, что существовала в СССР, велось в общем русле гражданского законодательства.

В 1960—1970-е гг. появились первые рекламные организации — «Росторгреклама», «Союзторгреклама» и «Главкоопторгреклама», стали публиковаться рекламные издания «Коммерческий вестник», «Московская реклама» и «Реклама». Производились рекламные фильмы, по радио и телевизору транслировались разнообразные рекламные программы, даже организовывали и проводили специальные рекламные ярмарки по продаже всевозможной продукции. На базе бывшего Всесоюзного объединения «Союзторгреклама» в 1989 г. была образована рекламная организация — Всесоюзное производственное объединение (ВПО) «Союзреклама», которое занималось производством рекламных средств и вело рекламную деятельность.

В системе потребительской кооперации Советского Союза сформировалась своя самостоятельная от советской торговли служба рекламы, в которой было примерно 30 рекламных агентств и комбинатов, свыше 200 мастерских и цехов, предоставлявших различные услуги по рекламированию товаров и производителей или магазинов. Но несмотря на все это в Советском Союзе значение рекламы в торговле было сильно недооценено, чему главной причиной была нехватка самых необходимых товаров, которые совершенно не нуждались в рекламе, так как распродавались в любом случае.

Ситуация радикально меняется во второй половине 1980-х гг. с началом перестройки и последующим переходом к рыночной экономике, ознаменовавшим появление рекламы западного образца в средствах массовой информации. Это было серьезное испытание для общества, не привыкшего к подобной информационной культуре.

Также в этот период начинает зарождаться национальный рынок рекламы в Российской Федерации, развитие которого было обусловлено специфическими особенностями развития страны. На первых порах данный процесс, безусловно, носил стихийный, беспорядочный характер, что объяснялось отсутствием всякого опыта рекламной деятельности в условиях рыночной экономики и, разумеется, отсутствием правовой базы, регулирующей данную деятельность. В условиях дефицита государство вынуждало товаропроизводителей рекламировать и всячески распространять о себе информацию. Примером служит Закон СССР от 26 мая 1988 г. «О кооперации в СССР», в котором говорится, что государство будет содействовать «рекламе их продукции, работ, услуг», тем самым государство в открытую подталкивало кооперативы к рекламированию их товаров и услуг.

С начала 1990-х гг. вновь появляется реклама на транспорте. На этот раз рекламными площадками сначала становятся троллейбусы, а затем и трамваи, автобусы, маршрутные такси, электрички и поезда. В основном ее использовали, чтобы донести до потребителей информацию об импортных брендах. Она имела сжатую формулировку, донося лишь суть рекламируемого товара или услуги. Подобным образом рекламные компании подготавливали потребителей к новому восприятию данных, нащупывали рычаги воздействия, а также искали более эффективные способы преподнесения информации.

Со временем реклама становилась все более масштабной. Именно она стала основным источником прибыли для многих рекламных агентств. Производство рекламы на транспорте сегодня — это весьма прибыльный бизнес, который приносит стабильный доход. И, несомненно, данная сфера обязательно должна регулироваться с правовой точки зрения.

В основу отечественного законодательства о рекламе были положены международные правовые стандарты регулирования рекламной деятельности и западный опыт, который имел важнейшее значение в сложившихся условиях. В международных правовых стандартах нашли отражение достигнутые результаты по обеспечению и защите прав человека и гражданина, являющихся не только ориентиром для государств, стремящихся к демократии, но и одним из обязательных условий их интеграции в международное демократическое сообщество. Примечательно, что концепция прав и свобод постоянно находится в развитии в силу закономерно возникающих новых поколений прав человека, и в том числе в сфере рекламы и рекламной деятельности. Поэтому приведение внутригосударственного законодательства в соответствие с международными стандартами в области прав и свобод человека представлялось гарантией их соблюдения.

Правовое регулирование рекламной деятельности в России начинается с Закона РСФСР от 22 марта 1991 г. № 948-1 «О конкуренции и ограничении монополистической деятельности на товарных рынках».

Этот Закон впервые определил понятие «конкуренция», «монополистическая деятельность», «доминирующее положение на товарных рынках», а также «недобросовестная конкуренция». Среди форм недобросовестной конкуренции ст. 10 впервые называла введение в заблуждение и некорректное сравнение. Данный Закон просуществовал 15 лет, а 26 июля 2006 г. ему на смену вступил в силу второй антимонопольный закон — действующий в настоящее время Федеральный закон «О защите конкуренции». Однако указанные в первом Законе определения практически не изменились.

Другой важный правовой акт был принят 27 декабря 1991 г. Это Закон РСФСР «О средствах массовой информации», который, во-первых, указывал на недопустимость злоупотребления свободой слова и устанавливал ответственность за распространение недостоверной информации, а во-вторых, ограничивал объем рекламы в средствах массовой информации, не зарегистрированных в качестве специализирующихся на сообщениях и материалах рекламного характера.

Развитие общественных отношений тем временем уже требовало детального правового регулирования отношений в области рекламы. В Законе РФ «О защите прав потребителей», принятом 7 февраля 1992 г., понятие «реклама» хотя и никак и не употреблялось, но тем не менее данный правовой акт был очень важен тем, что установил требования к информации и ее полноте — объеме сведений, необходимых для обязательного предоставления. Данный Закон предусмотрел ответственность изготовителя (исполнителя, продавца) за ненадлежащую, т.е. недостоверную и неполную информацию о товаре (работе, услуге), об изготовителе (исполнителе, продавце).

Далее принятые 22 июля 1993 г. Основы законодательства Российской Федерации об охране здоровья граждан ввели запрет на рекламу алкогольных напитков и табачных изделий в средствах массовой информации в интересах охраны здоровья граждан, а также пропаганду, в том числе средствами массовой информации, методов профилактики, диагностики, лечения и лекарственных средств, не прошедших проверочных испытаний в установленном законом порядке. Данный документ утратил силу 1 января 2012 г. в связи с принятием Федерального закона от 21 ноября 2011 г. № 323-ФЗ «Об основах охраны здоровья граждан в Российской Федерации». Действующий Закон упоминает о праве граждан на получение своевременной и достоверной информации о факторах, способствующих сохранению здоровья или оказывающих на него вредное влияние, включая информацию о качестве и безопасности продукции производственно-технического назначения, пищевых продуктов, товаров для личных и бытовых нужд, потенциальной опасности для здоровья человека выполняемых работ и оказываемых услуг, причем такая информация предоставляется организациями в порядке, предусмотренном законодательством РФ.

12 декабря 1993 г. всенародным голосованием была принята Конституция РФ, которая дала начало правовому регулированию всех отраслей законодательства. В отношении рекламной сферы Конституция РФ является основополагающим документом, утверждающим и гарантирующим те права человека, которые и защищает законодательство о рекламе. К примеру, согласно ст. 29 Конституции каждому гарантируется свобода мысли и слова, запрещается пропаганда или агитация, возбуждающие социальную, расовую или религиозную ненависть и вражду, и закрепляется свобода информации.

В 1994 г. обанкротилось множество финансовых учреждений в стране, а обманутые вкладчики требовали от государства принятия мер по возвращению их вкладов. Президентом РФ с целью быстрого реагирования на сложившуюся ситуацию были приняты Указы «О защите потребителей от недобросовестной рекламы» и «О защите интересов инвесторов». Для банков, финансовых, страховых и инвестиционных предприятий, учреждений и организаций, а также иных юридических лиц, привлекающих средства граждан и юридических лиц, либо реализующих товары и услуги, были установлены обязательные требования к содержанию рекламы при ее опубликовании или ином обнародовании, а также ответственность за нарушение этих норм.

Однако этих мер было недостаточно для регулирования правоотношений в области рекламы, и 14 июня 1995 г. был принят Федеральный закон «О рекламе», который стал центральным документом в области рекламы, хотя ряд других законов и подзаконных нормативных правовых актов в сфере рекламы продолжал действовать.

В период с 1995 по 2005 г. в данный Закон, конечно же, не раз вносились изменения. Это было связано с активным развитием товарных рынков, и как следствие, с развитием рекламной индустрии. В то время российский рекламный рынок оценивался как один из наиболее перспективных. В связи с этим Закон, хоть и был крайне востребованным, но в последнее время своего существования уже мало отвечал требованиям интенсивно развивающейся отрасли. Поэтому 13 марта 2006 г. был принят новый Федеральный закон «О рекламе».

В настоящее время Федеральный закон «О рекламе» представляет собой кодифицированный правовой акт, охватывающий различные сферы рекламной деятельности, в том числе контроль и ответственность в сфере рекламы. Его целями являются развитие рынков товаров, работ и услуг на основе соблюдения принципов добросовестной конкуренции; обеспечение в Российской Федерации единства экономического пространства; реализация права потребителей на получение добросовестной и достоверной рекламы; предупреждение нарушения законодательства РФ о рекламе; пресечение фактов ненадлежащей рекламы.

Закон действует в отношении всех видов коммерческой и социальной рекламы, распространяемой на территории РФ, независимо от места

производства рекламы. По кругу лиц Закон распространяется на всех физических и юридических лиц, являющихся субъектами рекламной деятельности (граждане России, иностранные граждане, лица без гражданства, российские и иностранные юридические лица).

Но помимо Федерального закона «О рекламе» в рекламной деятельности также применяются и другие кодифицированные нормативные правовые акты:

— Гражданский кодекс РФ, который регулирует договорные отношения в сфере рекламы, отношения по поводу защиты чести и достоинства, а также деловой репутации лица;

— Уголовный кодекс РФ, содержащий два состава, предусматривающие уголовную ответственность за преступления в сфере рекламной деятельности;

— Кодекс РФ об административных правонарушениях, устанавливающий административную ответственность за нарушение законодательства РФ о рекламе.

Не утратили своей силы и продолжают применяться принятые ранее федеральные законы, содержащие нормы, посвященные правовому регулированию рекламы. К таким актам, прежде всего, относятся: Закон РФ «О защите прав потребителей», Закон РФ «О средствах массовой информации», Федеральные законы «О защите конкуренции», «О выборах депутатов Государственной Думы Федерального Собрания Российской Федерации», «О порядке освещения деятельности органов государственной власти в государственных средствах массовой информации», «О государственном языке Российской Федерации» и другие.

С точки зрения институтов регулирования рекламная деятельность в Российской Федерации осуществляется как государственными, так и индустриальными институтами и органами саморегулирования.

В настоящее время Федеральная антимонопольная служба (ФАС России) России является главным государственным регулятором рекламного рынка. Данный орган осуществляет в пределах своих полномочий государственный контроль за соблюдением законодательства РФ о рекламе, в том числе: предупреждает, выявляет и пресекает нарушения физическими или юридическими лицами законодательства РФ о рекламе; возбуждает и рассматривает дела по признакам нарушения законодательства РФ о рекламе, принимает по результатам рассмотрения таких дел решения и выдает предписания, предусмотренные законом. Неисполнение предписаний антимонопольного органа влечет за собой ответственность в соответствии с законодательством РФ об административных правонарушениях. ФАС России проводит мониторинг нарушений Федерального закона «О рекламе» и ежегодно публикует результаты мониторинга.

Одним из основных индустриальных институтов, регулирующих отношения в сфере рекламы, является Ассоциация коммуникационных агентств России (АКАР). Организация учреждена в целях объединения и консолидации членов Ассоциации — участников рекламного рынка, идентификации интересов отрасли, разработки и внедрения правил (стандартов) профессиональной деятельности в сфере рекламы и коммерческих коммуникаций, разработки и внедрения в повседневную практику членов Ассоциации этических требований к рекламе и обеспечения контроля за их исполнением, деятельности в области подготовки профессиональных кадров, а также экспертного анализа состояния и осуществления деятельности по развитию рынка рекламы и коммерческих коммуникаций.

АКАР является одним из ведущих профессиональных объединений участников рекламного и коммуникационного рынка, в настоящее время состоит из 165 членов национального и локального уровня.

Также регулированием рекламной деятельности занимаются следующие индустриальные институты: Некоммерческое партнерство «Содружество производителей фирменных торговых марок “РусБренд”», Ассоциация рекламодателей, Российская ассоциация маркетинговых услуг (РАМУ), Российская ассоциация «Рекламная федерация регионов» (РФР), Национальная ассоциация телерадиовещателей (НАТ), Национальная ассоциация визуальных коммуникаций (НАВК), Некоммерческое партнерство «Гильдия издателей периодической печати» (ГИПП), Российская ассоциация по связям с общественностью (РАСО), Российский национальный комитет *ICC* в России (*ICC Russia*).

Подводя итог всему вышесказанному, следует сказать, что в России, в отличие от США и некоторых европейских государств, складывается «смешанный» способ правового регулирования рекламных отношений, берущий свое начало уже в постсоветское время и стремительно развивающийся вместе с развитием рыночных отношений. За прошедшее с начала формирования законодательства о рекламе и рекламной деятельности в России время законодатели выстроили огромный массив норм, следуя при этом двумя путями: с одной стороны, пытаясь объединить правовые нормы в одном законодательном акте, таком как Федеральный закон «О рекламе», включая в него нормы, содержащиеся в разных нормативных актах, а с другой — создавая новые законодательные акты, на первый взгляд, не относящиеся к рекламной деятельности, но тем не менее регулирующие процессы, тесно связанные с ней. Ко всему прочему регулирование рекламной деятельности в Российской Федерации осуществляется на двух уровнях — государственном и индустриальном. Каждый уровень, имея определенные полномочия и функции, создает правила, которыми руководствуется российский рекламный рынок в настоящее время.

ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»	**REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security"**
Представленные статьи должны быть оригинальными, не опубликованными ранее в других печатных изданиях. Статьи должны быть актуальными, обладать новизной, содержать выводы исследования, а также соответствовать указанным ниже правилам оформления. В случае ненадлежащего оформления статьи она направляется автору на доработку.	Submitted papers must be original, not previously published in other printed publications. The material should be relevant, have a novelty, contain the results of the study, as well as comply with the mentioned below rules of registration. In case of improper registration, the papers will be sent back to the author for revision.
Статья представляется в электронном виде в формате Microsoft Word по электронному адресу: albinadg@mail.ru **Адрес редакции:** 127994, г. Москва, ул Образцова, д 9, стр. 9, учебный корпус 6	**All papers** should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru. **The official address of the editorial board** is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.
Объем статей — от 20 тыс. до 40 тыс. печатных знаков (0,5—1,1 усл. п. л.), рецензий, обзоров зарубежного законодательства — до 20 тыс. знаков (0,5 усл. п. л.) При наборе текста необходимо использовать шрифт «Times New Roman». Размер шрифта для основного текста статей — 14. Сноски в тексте приводятся в [квадратных скобках], их нумерация должна соответствовать списку литературы, размещенному в конце статьи в алфавитном порядке; ссылки на комментарии приводятся в (круглых скобках).	**The paper** should be of 20.000-40.000 of pr.ch. (0.5-1.1 conv. pr.'s sheets) of A4 format, article reviews and reviews of foreign legislation should be up to 20.000 of pr.ch. (0.5 conv. pr.'s sheets). The paper should be printed in Microsoft Word format, Times New Roman, font-size 14 Pt. Footnotes in the text should be given in [square brackets]; their numbers should correlate to the references, given at the end of the article in alphabetical order. References to the comments should be put in (parentheses).
Ссылки на Интернет-ресурсы и архивные документы помещаются в тексте в квадратных скобках или внизу страницы по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».	References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».
Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.	**The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.
Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью полное название организации — места работы каждого автора в именительном	**The information about authors** is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in Nominative case (where EACH author

падеже, ее полный почтовый адрес. должность, звание, ученая степень каждого автора адрес электронной почты для каждого автора	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.