ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 3(39)/2021

Издается с января 2016 г.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ
В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ
ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА
И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ
С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ
ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ
ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2021. № 3 (39)	The online scientific journal “Transport law and security” 2021. № 3 (39)
Дата размещения номера — 29 октября 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** (№ 2254 [https://vak.minobrnauki.gov.ru/uploader/loader?type=19&name=91107547002&f=8875]) 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.	The date of the issue is the 29th of October, 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.
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 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
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
Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств, полковник юстиции в отставке	**Bazhanov Stanislav Vasilievich,** Doctor of Law, professor, academician of the Peter’s Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice
Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета	**Belkin Anatoly Rafailovich**, Doctor of Law, professor of the Moscow Technological University (MIREA)
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
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
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)
Григорьев Виктор Николаевич — доктор юридических наук, профессор, ведущий научный сотрудник группы подготовки	**Grigoriev Viktor Nikolaevich,** Doctor of Law, professor, leading researcher of the group for training of the teaching staff of the scientific

научно-педагогических кадров аппарата ученого секретаря, адъюнктуры, докторантуры Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний»	secretary's office, graduate military course, Doctorate of the Federal State Institution «Research Institute of the Federal Penitentiary Service»
Гулин Виктор Борисович — заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта	**Gulin Viktor Borisovich,** deputy head of the Federal Service for transport supervision
Гуцуляк Василий Николаевич — доктор юридических наук, профессор, президент Ассоциации международного морского права, почетный работник Морского флота	**Gutsulyak Vasiliy Nikolaevich**, Doctor of Law, professor, president of the International Maritime Law Association, the honored worker of the Navy
Данилина Елена Ивановна — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Danilina Elena Ivanovna,** Doctor of Economic Sciences, professor, professor of the department “Administrative Law, Ecological Law and Information Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport
Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, советник ректората Российского университета транспорта	**Dukhno Nikolay Alekseevich**, Doctor of Law, professor, advisor to the administration of the Russian University of Transport
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)
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
Козин Михаил Николаевич — доктор экономических наук, профессор, главный научный сотрудник Научно-исследовательского института Федеральной службы исполнения наказания (ФКУ НИИ ФСИН России)	**Kozin Mikhail Nikolaevich,** Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia
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)

Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Гражданское право, международное частное право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Koryakin Viktor Mikhailovich**, Doctor of Law, professor, head of the department “Civil law, international private law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport
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
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
Минбалеев Алексей Владимирович — доктор юридических наук, доцент, ведущий научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук	**Minbaleev Aleksey Vladimirovich**, Doctor of Law, docent, leading researcher of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences
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
Полякова Татьяна Анатольевна — доктор юридических наук, доцент, главный научный сотрудник, исполняющая обязанности заведующего сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук; заслуженный юрист Российской Федерации	**Polyakova Tatiyana Anatolievna**, Doctor of Law, docent, main researcher**,** acting head of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, the honored lawyer of the Russian Federation
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 (Riga, Latvia)
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)
Холиков Иван Владимирович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры государственно-правовых дисциплин	**Kholikov Ivan Vladimirovich,** Doctor of Law, professor, professor of the department of state and law disciplines of the Institute of Legislation

Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Doctor of Law, docent, head of the department "Administrative Law, Ecological Law and Information Law" of the Law Institute of the Russian University of Transport
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)
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
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
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

Нестеров Е. А.
Перспективы развития Юридического института Российского университета транспорта 13

Землин А. И.
Актуальные направления и проблемы формирования и совершенствования правовой культуры специалиста на транспорте в современных условиях 22

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Гуцуляк В. Н.
Прозелитные нормы в российском и международном морском праве 32

Динец Д. А., Меркулов А. С.
Применение принципа управления транспортным коридором к организации деятельности Транссибирской магистрали 49

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Землина О. М., Гадицкий М. М.
Анализ и пути совершенствования законодательства о безопасности железнодорожного транспорта 57

Ирошников Д. В.
Становление и развитие теории безопасности в России 64

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Мазур С. Ф., Карпычева Е. В.
Совершенствование гражданско-правовых норм, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики России в современных условиях (на примере транспортной отрасли) 81

Протас Е. В., Скрыпниченко Д. П.
Особенности ответственности перевозчика по договору морской перевозки груза 87

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Жаворонков В. А., Киселевич И. В., Хрусталев В. Н., Шкоропат Е. А.
Использование специальных знаний в расследовании преступлений на транспорте 95

Суденко В. Е.
Проблемные вопросы привлечения специалистов к расследованию транспортных преступлений 109

Нурушев А. А., Становая О. В.
Первоначальные следственные действия по дактилоскопированию и установлению личности неопознанных трупов, обнаруженных на железнодорожном транспорте 117

Мажинский Р. А.
Использование цифровых технологий при идентификации водителя для выявления и расследования угонов автотранспортных средств каршеринга 124

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Духно Н. А.
Состояние правовой охраны окружающей среды на водном транспорте России 129

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Полякова Т. А., Бойченко И. С., Троян Н. А.
Информационно-правовое обеспечение информационной безопасности в транспортной сфере в условиях цифрового развития 146

Лоскутов А. Н.
Новые требования в авиационной безопасности. Гармонизация авиационной и транспортной безопасности 156

Чеботарев В. Е.
Вопросы обеспечения безопасности информационных систем 162

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Лещов Г. Ю., Попов В. Л.
Проблемы и перспективы экспертного сопровождения транспортной отрасли в России 174

Семенов С. А.
Ведомственная охрана и транспортная безопасность:
соотношение понятий 185

Скрынник А. М.
Аттестация сил обеспечения транспортной безопасности:
проблемы правоприменения и пути их решения 198

Рудакова Е. Н., Волков В. Ф.
Особенности применения норм административного права
в сфере таможенного дел 203

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Петров Ю. И.
Вклад Николая Павловича Петрова в развитие технического
образования в России 214

Чаптыков О. А., Харитонов А. Н., Моховиков О. В.
Особенности работы оперативно-розыскных подразделений
транспортной полиции 221

РЕЦЕНЗИИ

Довгань К. Е., Коваленко Н. Е.
Рецензия на статью Иншаковой А. О., Тымчук Ю. А. «Вопросы
применимого права в сфере деликтных отношений
с иностранным элементом» 227

Требования к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Транспортное право и безопасность» 234

Contents

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Nesterov Evgeniy Al.
Expected future development of the Law Institute
of the Russian University of Transport.....13

Zemlin Aleksandr Ig.
Urgent directions and concerns of the formation and improvement
of the legal culture of a transport specialist in modern conditions.....22

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Gutsulyak Vasiliy N.
Proselyte norms in Russian and International maritime law.....32

Dinets Dariya Al., Merkulov Anatoliy S.
Application of the transport corridor management principle
to the organization of the Trans-Siberian Railway activities.....49

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Zemlina Olga M., Gaditsky Maksim M.
Analysis and ways to improve legislation on railway transport security.....57

Iroshnikov Denis V.
Formation and development of security theory in Russia.....64

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Mazur Sergey F., Karpycheva Elena V.
Improvement of civil law norms aimed at ensuring sustainable
development of the Russian economy in modern conditions
(on the example of transport industry).....81

Protas Elena V., Skrypnichenko Dmitry P.
Features of the carrier's liability under the contract of maritime
cargo shipment.....87

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Zhavoronkov Vladimir Al., Kisilevich Igor V.,
Khrustalev Vitaliy N., Shkoropat Elena An.
Use of specialized knowledge for transport crime investigation 95

Sudenko Vladimir Eg.
Problematic issues of attracting specialists to transport crimes' investigation 109

Nurushev Arstangali Am., Stanovaya Olga V.
Primary fingerprints' investigation and identification of unidentified corpses found on railway transport 117

Mazhinskiy Roman Al.
Use of digital technologies in driver's identification to detect and investigate the 'car sharing' thefts 124

LAND AND LEGAL AND ENVIRONMENTAL TRANSPORT RELATIONS

Dukhno Nikolay Al.
State of legal environmental protection on water transport in Russia 129

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Polyakova Tatiyana An., Boychenko Ignat S., Troyan Nataliya An.
Information and legal support of information security in the transport sector in the context of digital development 146

Loskutov Aleksey N.
New requirements in aviation security. Harmonization of aviation and transport security 156

Chebotarev Vladimir Ev.
Issues of information systems' security enforcement 162

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Leshchov Gennady Yu., Popov Valery L.
Problems and prospects of expert support for the transport industry in Russia 174

Semenov Sergey Al.
Departmental security and transport security: relationship of concepts 185

Skrynnik Anatoliy M.
Certification of transport security forces: law enforcement problems and ways to solve them 198

Rudakova Elena N., Volkov Vladimir F.
Features of application of the of administrative law norms
in the field of customs..... 203

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Petrov Yury Iv.
Nikolai Pavlovich Petrov's contribution to technical education
development in Russia..... 214

Chaptykov Oleg An., Kharitonov Aleksandr N., Mokhovikov Oleg V.
Working features of operational search units of transport police..... 221

REVIEWS

Dovgan Kseniya Ev., Kovalenko Nataliya Ev.
Review of the article “Issues of applicable law in the sphere of tort
relations with a foreign element” by A. O. Inshakova, Yu. A. Tymchuk..... 227

Requirements for the materials submitted for publication
in the journal “Transport law and security”..... 234

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 378:656(082)

© Нестеров Евгений Александрович
— кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Перспективы развития Юридического института Российского университета транспорта

Аннотация. Юридическая составляющая входит в число базовых компонентов каждого вида социально значимой деятельности, каждой отрасли экономики, каждого комплекса инфраструктуры. Правовые нормы являются ключевым ресурсом обеспечения государственного развития во всех стратегически значимых сферах, в том числе в транспортной. В Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р) в качестве одной из приоритетных проблем обозначено «совершенствование нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг, включая создание нормативно-правовой базы, регулирующей вопросы повышения качества транспортных услуг, обеспечения мобилизационной подготовки транспортных организаций и выполнения ими военно-транспортной обязанности, развития механизмов государственно-частного партнерства, предусматривающих четкое законодательное распределение прав, ответственности и рисков между государством и инвестором, а также определения приоритетных сфер применения этих механизмов в области транспорта». В Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 6 февраля 2021 г. № 255-р) в число ключевых задач развития транспортного образования вошла подготовка кадров для правовой транспортной деятельности, а в перечень вопросов, которые займут важное место в образовательной и научной повестке транспортных образовательных организаций, включено транспортное право. Значительная роль отводится транспортно-правовой проблематике в Программе развития федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Российский университет транспорта» (МИИТ) до 2030 года (согласована Министром транспорта Российской Федерации и утверждена ректором Российского

университета транспорта в 2017 г.). Помимо подготовки специалистов по праву и правоприменительной практике различных видов транспорта данной Программой предусмотрены создание системной научной школы в сфере транспортного права, включение в образовательную и научную деятельность вопросов правового обеспечения международных перевозок, мультимодального взаимодействия, права международных транспортных организаций, технических регламентов, обеспечения транспортной безопасности населения и объектов транспорта.

Ключевые слова: Российский университет транспорта; научная школа транспортного права; транспортная отрасль.

© Evgeniy Al. Nesterov
— Candidate of Law, head of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Expected future development of the Law Institute of the Russian University of Transport

Abstract. The legal component is one of the basic components of each type of socially significant activity, each sector of the economy, each complex of infrastructure. Legal norms are key resources for ensuring state development in all strategically important areas, including transport. In the Transport Strategy of the Russian Federation for the period up to 2030 (approved by the order of the Government of the Russian Federation of November 22, 2008 No. 1734-r), one of the priority problems is “improvement of the regulatory framework to develop transport system and transport services’ market, including the development of regulatory and legal framework governing the improvement of transport services’ quality; ensuring the mobilization training of transport organizations and their fulfillment of military transport duties; ensuring the development of public-private partnership mechanisms that provide for a clear legislative distribution of rights, responsibilities and risks between the state and the investor, as well as defining the priority areas for application of these mechanisms in the field of transport”. In the Concept of transport personnel training until 2035 (approved by the order of the Government of the Russian Federation of February 6, 2021 No. 255-r), the training of personnel for legal transport activities was included among the key tasks of the transport education development, and transport law was included in the list of issues that will take an important place in the educational and scientific agenda of transport educational organizations. A significant role has been assigned to transport and legal issues in the Development Program of the Federal State Budgetary Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport” until 2030 (approved by the Minister of Transport of

the Russian Federation and signed by the rector of the Russian University of Transport in 2017). In addition to training specialists in law and law enforcement practices of various modes of transport, this Program has provided for establishing a systematic scholar school in the field of transport law; introducing the issues of legal support of international transport, multimodal interaction, the law of international transport organizations, technical regulations; ensuring the transport safety of the population.

Keywords: Russian University of Transport; scholar school of transport law; transport industry.

Юридический институт (далее — Институт) создан в составе Российского университета транспорта (далее — Университет) в 1999 г. путем преобразования негосударственного образовательного учреждения «Институт защиты предпринимателя». В настоящее время в Институте реализуются образовательные программы по направлениям подготовки «Юриспруденция», «Документоведение и архивоведение», по специальностям «Правовое обеспечение национальной безопасности», «Судебная экспертиза», «Таможенное дело».

Правовой колледж ведет подготовку по четырем специальностям среднего профессионального образования («Земельно-имущественные отношения», «Страховое дело» (по отраслям), «Экономика и бухгалтерский учёт» (по отраслям), «Право и организация социального обеспечения»).

Приоритетами развития Института станут следующие.

1. Направленность на подготовку кадров, способных участвовать в процессе совершенствования нормативно-правового обеспечения развития транспортной системы и рынка транспортных услуг.

2. Преодоление организационной обособленности Института в системе Российского университета транспорта.

3. Эффективное сочетание цифровизации обучения с педагогической интеракцией «человек-человек».

4. Взаимная интеграция образовательной, исследовательской и экспертной деятельности.

5. Создание системы быстрого реагирования на меняющиеся образовательные потребности социума и рынка труда, а также на изменившиеся запросы и ценности нового поколения.

6. Отказ от «трансляционной» парадигмы передачи знаний и линейности образовательного процесса в пользу индивидуализации образовательных траекторий и проектного обучения с обязательным созданием продукта.

7. Организация системы взаимодействия с учебно-научными структурными подразделениями Российского университета транспорта неюридического профиля для создания интегративных образовательных

и научных продуктов, а также оптимизации воспитательной деятельности.

7. Использование интернационализации как инструмента повышения качества образовательной и научной деятельности.

Цели развития Института обусловлены удовлетворением потребностей субъектов внешней и внутренней среды:

- для транспортной отрасли Российской Федерации:

— удовлетворение потребности в юридических кадрах, способных обеспечивать решение как специфических задач субъектов отрасли, так и правовых проблем универсального характера;

— организация экспертной площадки для взаимодействия представителей органов власти, бизнеса, общественных организаций, науки и образования в целях развития транспортного права и продвижения его концепций в информационном пространстве;

- для Российского университета транспорта:

— обеспечение качественного преподавания дисциплин правового профиля для всех специальностей и направлений Университета, а также экспертной поддержки по транспортно-правовым и общеправовым вопросам;

— выполнение всех показателей, необходимых для прохождения Университетом аттестационных и рейтинговых процедур,

— внесение вклада в развитие имиджа Университета как ведущего транспортного вуза и передового научного центра;

— повышение финансовой устойчивости Университета путем наращивания поступлений и оптимизации затрат по образовательным программам Института;

- для обучающихся:

— формирование компетенций и личностных черт, необходимых для успешной профессиональной реализации в транспортной и общеправовой сферах, мотивации к постоянному повышению своего образовательного уровня, способности противостоять профессиональной деформации;

— обеспечение предпосылок для успешной карьеры путем формирования связей Института с профессиональным сообществом (в том числе расширение базы практик), предоставления возможностей для дальнейшего образования и повышения квалификации (*life-long learning*), организации деятельности ассоциаций выпускников;

- для преподавателей и сотрудников:

— создание комфортной среды для педагогической и научной самореализации, отвечающей принципам корпоративной культуры Университета и стимулирующей к профессиональному саморазвитию;

— обеспечение достойной оплаты труда, основанной на конкретных показателях эффективности деятельности работника.

Достижение обозначенных целей предполагает *решение задач по совершенствованию* следующих направлений деятельности:

– оптимизация механизмов взаимодействия с субъектами транспортной деятельности;
– дальнейшая интеграция в общую деятельность Университета;
– развитие программ высшего образования;
– развитие программ среднего профессионального образования;
– развитие системы дополнительного профессионального образования;
– развитие образовательной инфраструктуры и арсенала образовательных технологий;
– развитие исследовательской и экспертной деятельности;
– развитие воспитательной деятельности;
– кадровое развитие;
– привлечение абитуриентов.

Достижение стратегических целей и решение задач развития Юридического института будут осуществляться за счет реализации скоординированных по приоритетности, взаимосвязям, срокам, доступным ресурсам мероприятий. Для достижения стратегических целей и решения задач развития будет использоваться программно-целевой подход. В соответствии с задачами выделены десять направлений развития Института, для каждого из которых определены целевые показатели (индикаторы) и сроки реализации.

Ключевым моментом реализации данного направления станет приобретение Институтом статуса площадки для взаимодействия субъектов транспортной отрасли, транспортно-правовой науки и образования, обеспечивающей:

— экспертные услуги;
— организацию широкого спектра научных мероприятий различного масштаба по проблемам транспортного и таможенного права, транспортной безопасности и безопасности на транспорте;
— возможность использования площадки для ведения переговоров и организации взаимодействия представителей властных структур, гражданского общества и транспортного бизнеса;
— разработку программ дополнительного профессионального образования;
— организацию совместных научных исследований с представителями отрасли и др.

Развитие на площадке университета экспертного сообщества в сферах транспортного права и транспортной безопасности создаст возможность выработки единой политики и трактования правовых норм всеми участниками перевозочного процесса и контролирующими органами, а

также позволит повысить уровень профилактики правонарушений на транспорте.

Направление «Высшее образование»

Для удовлетворения потребности целевой аудитории (обучающихся и работодателей) в качественном образовании необходимо усиление в составе образовательных программ Института блоков «цифровые профессиональные компетенции» и «профессиональная коммуникация в цифровой среде (в том числе на иностранном языке)», а также введение транспортной и интернализационной составляющих в состав всех общеобразовательных программ.

Реализация и внедрение системного подхода по интеграции информации, включающей транспортное право, вопросы безопасности на транспорте и транспортной безопасности в общий контекст программы будут коррелировать с потребностями предприятий транспортного комплекса, в том числе в форме стажировок обучающихся.

Транспортно-правовой компонент должен стать фактором, повышающим востребованность всех выпускников (в том числе «нетранспортных» направлений — например, гражданско-правового, уголовно-правового) на рынке труда.

Для повышения финансовой устойчивости Института и Университета в целом необходима оптимизация ассортимента образовательных программ, сосредоточение на программах, пользующихся спросом и позволяющих формировать полноценные по численности потоки и группы обучающихся.

Направление «Среднее профессиональное образование»

Ключевой задачей данного направления является укрепление преемственности между программами среднего профессионального образования и высшего образования, стимулирующей выпускников Правового колледжа к продолжению обучения в Институте.

Методическое развитие программ среднего профессионального образования будет аналогично программам высшего образования. При этом обязательно соблюдение всех требований и ограничений, существующих в системе среднего профессионального образования.

Направление «Дополнительное профессиональное образование»

Основой развития данного направления станет сочетание двух стратегий:

1) глубокая интеграция с заказчиками — бизнес-партнерами из реального сектора экономики: установление устойчивых связей с ведущими организациями транспортной отрасли и плановая работа по удовлетворению их потребности в кадровом развитии;

2) повышение гибкости системы дополнительного профессионального образования и создание условий для мгновенного реагирования на актуальные запросы социума (как физических лиц, так и различных типов организаций).

Перспективой работы станет создание системы непрерывного электронного дополнительного профессионального образования, когда программа стартует при наличии минимального количества слушателей или ведется в режиме нон-стоп с присоединением слушателей на любом этапе. При этом возможна персонализация набора тематических блоков. Окупаемость программ достигается за счет использования готовых электронных модулей.

Для повышения эффективности усвоения знаний, умений и навыков планируется использование геймифицированных методов обучения, а также широкое привлечение специалистов-практиков (специалистов транспортной отрасли, сотрудников контрольно-надзорных органов, представителей служб обеспечения правопорядка, юстиции, адвокатуры, бизнеса) к преподаванию.

Направление «Исследовательская и экспертная деятельность»

Для реализации данного проекта необходимо сочетание долгосрочных исследований в направлениях, связанных с реализацией Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, с краткосрочными прикладными исследованиями, тематика которых определяется на основе постоянного мониторинга рынка и определения актуальных потребностей в научных исследованиях, правовой и судебной экспертизах.

В число приоритетных долгосрочных тем исследований войдут следующие направления:

— нормативно-правовые основы регулирования вопросов повышения качества транспортных услуг (безопасность, экологичность и др.);

— развитие средств и систем государственного надзора и контроля в сфере транспорта;

— обеспечение реализации прав потребителей в сфере транспорта;

— совершенствование нормативной правовой базы, обеспечивающей выполнение субъектами транспортного комплекса нормативных требований эксплуатации транспортных средств и транспортной инфраструктуры;

— правовые основы развития транспортно-логистической деятельности.

Одним из результатов формирования экспертного сообщества транспортной отрасли станет тесная работа Университета с Ространснадзором по разработке нормативно-правовой базы на основе практического применения активно меняющегося законодательства о контрольно-надзорной деятельности. Другим важным аспектом станет формирование и развитие компетенций как студентов Университета, так и сотрудников Ространснадзора, что позволит решать профессиональные задачи при осуществлении контрольно-надзорной деятельности.

Направление «Воспитательная деятельность»

В процессе организации воспитательной работы в качестве приоритетных выделяются следующие задачи:

1) нацеленность на формирование личности профессионала, характеризующегося развитым гражданским сознанием, патриотизмом, стремлением к саморазвитию и нетерпимостью к асоциальному поведению;

2) сочетание сугубо воспитательных мероприятий с воспитанием в процессе освоения учебных дисциплин и исследовательской деятельности;

3) привлечение к воспитательным мероприятиям Института школьников в целях расширения базы потенциальных абитуриентов;

4) освещение мероприятий в информационном пространстве для продвижения бренда Университета.

Воспитательная деятельность Института должна включать следующие модули:

— модуль профессионального развития (конкурсы профессионального мастерства и профессиональной эрудиции, ведение *YouTube* каналов, съемки видеороликов и создание подкастов на профессиональные темы);

— модуль гражданско-патриотического воспитания (работа по созданию ресурсов об истории и достижениях российского права);

— социальный модуль (работа с детскими домами, домами престарелых, приютами для животных);

— модуль психологической поддержки (работа с первокурсниками по адаптации в Университете, психологические тренинги для снятия стрессов);

— модуль здорового образа жизни (спортивные и оздоровительные мероприятия, организуемые совместно с Академией базовой подготовки; мероприятия, посвященные профилактике наркомании, алкоголизма и табакокурения).

Направление «Кадровое развитие»

Для реализации данного направления активно будут осуществляться поиск и рекрутинг эффективных специалистов в регионах России и за рубежом и привлечение их к преподаванию и научному консультированию на основе дистанционных технологий. Аналогичным образом без отрыва от производства будут привлекаться специалисты-практики (представители транспортной отрасли, сотрудники контрольно-надзорных органов, представители правоохранительных органов на транспорте, органов юстиции).

Значимым моментом кадрового развития должно стать совершенствование цифровых компетенций преподавателей и разработка стандарта цифровой грамотности преподавателя, коррелированного с должностными обязанностями. Данный стандарт будет применяться в процессе прохождения конкурса на замещение вакантных должностей профессорско-преподавательского состава. Критерием отбора

специалистов также станет владение иностранным языком и способность применять его в образовательной и научной деятельности.

В процессе ротации кадров к работе будут привлекаться молодые специалисты — выпускники аспирантуры и магистратуры Университета.

Направление «Привлечение абитуриентов»

Наряду с традиционными методами работы с абитуриентами (дни открытых дверей, посещение школ, участие в образовательных выставках) будет осуществляться постоянная организация мероприятий для старшеклассников, стимулирующих привлечение к обучению в Институте: правовые олимпиады, деловые игры, психологические тренинги, мультимедийные конкурсы и т.п.

Ретаргетинг — высокоэффективная рекламная кампания, направленная на абитуриентов, которые уже посетили сайт Университета и (или) Института.

Получит развитие «Виртуальный помощник», предполагающий создание программного продукта с применением искусственного интеллекта с функцией голосового помощника.

Цифровые галереи лучших студентов — удобный мобильный способ привлечь внимание и мотивировать наиболее активных обучающихся.

Проекты «Виртуальная экскурсия» или «Очки виртуальной реальности 3D» позволят абитуриентам увидеть изнутри учебное заведение в ходе образовательного процесса.

Результатом станет создание базы данных наиболее талантливых и перспективных участников данных мероприятий и дальнейшая адресная работа с ними (ориентация на систему «охоты за звездами» западных университетов). Использование этой системы позволит существенно повысить средний балл ЕГЭ поступающих в Институт.

Таким образом, существование и развитие Юридического института в структуре Российского университета транспорта является объективно необходимым с точки зрения решения проблем, стоящих перед транспортной отраслью, и реализации задач, поставленных Правительством РФ в целом и Минтрансом России перед транспортным образованием.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 34:656

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

Актуальные направления и проблемы формирования и совершенствования правовой культуры специалиста на транспорте в современных условиях

Аннотация. В статье на основе опыта работы преподавателей кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта рассматриваются актуальные вопросы формирования и совершенствования правовой культуры специалиста на транспорте в условиях реализация национальных целей развития Российской Федерации на период до 2030 года, определенных Указом Президента РФ от 21 июля 2020 г. № 474. На основе применения методик формально-догматического и системно-правового анализа сделан вывод о необходимости повышения эффективности правового обучения и воспитания специалистов на транспорте. В данном контексте в качестве имеющих особую актуальность направлений деятельности по формированию правозначимых компетенций, необходимых специалистам-транспортникам для исполнения обязанностей по профессиональному должностному предназначению, определены такие, как формирование антикоррупционной правовой культуры; освоение обучающимися комплекса правовых знаний, соответствующих потребностям исполнения ими обязанностей в условиях состоявшегося кардинального реформирования контрольно-надзорной деятельности, а также формирование системы непрерывного правового образования в рамках профессионального развития применительно к государственным гражданским служащим, а также профессионального образования (обучения) работников транспортных организаций. По результатам применения методики формально-юридического и формально-логического исследовательских подходов представлены выводы

относительно необходимости принятия неотложных мер по унификации терминологии и механизмов правового образования специалистов на транспорте. Реализация сформулированных автором предложений позволит обеспечить надлежащую степень системности работе по формированию у специалистов на транспорте правозначимых компетенций как общекультурного, так и профессионального характера, необходимых будущим специалистам-транспортникам в их последующей деятельности в современных условиях.

Ключевые слова: правовая культура; транспортное право; специалист на транспорте; национальные цели.

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

Urgent directions and concerns of the formation and improvement of the legal culture of a transport specialist in modern conditions

Abstract. Based on the experience of the staff of the department “Transport Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, the current paper has considered urgent issues of the formation and improvement of the legal culture of a transport specialist in the context of implementation of the national development goals of the Russian Federation for the period up to 2030, established by the Decree of the President of the Russian Federation of July 21, 2020 No. 474. Based on the application of the methods of formal dogmatic and systemic legal analysis, there have been made the conclusions that it is necessary to improve the efficiency of legal training and education of transport specialists. In this context, there have been identified the following legally significant competencies necessary for transport specialists to fulfill their professional duties: the formation of an anti-corruption legal culture; mastering of a complex of legal knowledge that meets the requirements to do their duties in the conditions of the reform of control and supervision activities; the formation of a system of continuous legal education within the framework of professional development in relation to civil servants; the formation of vocational education (training) of transport employees. Based on the results of the application of the methods of formal-legal and formal-logical study, there have been presented the conclusions regarding the necessity to take urgent

measures to unify the terminology and mechanisms of legal education of transport specialists. The implementation of the proposals formulated in the current paper will provide an appropriate consistency degree to form legal competencies of both general cultural and professional nature among transport specialists, which are necessary for future transport specialists in their subsequent activities in modern conditions.

Keywords: legal culture; transport law; transport specialist; national goals.

Важнейшим направлением, обозначенным в Указе Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» в редакции Указа Президента РФ от 21 июля 2020 г. № 474, определяемым в рамках достижения указанными правовыми актами национальных целей, является «прорывное научно-технологическое и социально-экономическое развитие Российской Федерации».

В стратегических документах отраслевого планирования, разработанных в том числе в интересах достижения поставленных национальных целей, к числу которых относится Транспортная стратегия Российской Федерации, утвержденная распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, раскрыты направления, цели и задачи, достижение которых должно обеспечить их исполнение в соответствующей отрасли.

Одним из факторов, обеспечивающих реализацию положений Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, являются человеческие ресурсы. При этом особо отмечается необходимость развития отраслевой системы подготовки и переподготовки кадров.

В соответствии с положениями Концепции подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года, утвержденной распоряжением Правительства РФ 6 февраля 2021 г. № 255-р, вопросы координации деятельности транспортных образовательных организаций возложены на Российский университет транспорта (РУТ (МИИТ)).

В полной мере это относится к вопросу правового обучения специалистов на транспорте, осуществляемого как в Российском университете транспорта, так и в иных отраслевых образовательных организациях. При этом следует исходить из того обстоятельства, что одной из особенностей деятельности специалиста на транспорте, обусловливающей специфику его личностной правовой культуры, является правовое воздействие практически на все стороны функционирования транспорта и деятельности должностных лиц и работников транспортных организаций [6].

Представителями научной школы «Транспортное право» неоднократно отмечалось, что для нормального функционирования транспортной

отрасли особое значение имеет высокая правовая культура специалистов на транспорте, осуществляющих полномочия, связанные с руководством трудовыми коллективами, организацией логистических и технологических процессов [2, p. 4962], обеспечением транспортной безопасности и т.п. Соответственно, специалист на транспорте выступает в качестве субъекта управления, ведущей фигуры в процессе организации и осуществления деятельности, во многом определяющей результаты действий коллективов транспортных организаций в целом, степень эффективности функционирования транспортного комплекса, обеспечения безопасности работников транспорта и пассажиров в условиях эксплуатации транспортных средств, являющихся источником повышенной опасности, и объектов транспортной инфраструктуры, характеризующихся как объекты высоких степеней риска. Особенно остро указанные проблемы возникают в период непредвиденных ситуаций, связанных с угрозой совершения актов незаконного вмешательства [5], рисками распространения инфекционных заболеваний [7] и т.п.

Анализ направлений действующего и перспективного механизмов формирования правозначимых компетенций у студентов РУТ, обучающихся по направлениям (специальностям) неюридического профиля приводит к выводу, что наиболее адекватным потребностям правовой подготовки студентов РУТ является вариант, позволяющий посредством обязательного изучения на младших курсах дисциплины «Правоведение» и преподавания на старших курсах дисциплины «Правовое обеспечение профессиональной деятельности» обеспечивать логичное и вполне понятное студентам наложение нового специального правового знания, необходимого в будущей профессии. В результате студенты, не имеющие базового юридического образования, по специальным юридическим дисциплинам показывают уровень освоения более высокий, чем студенты-юристы, а в последующим успешно обучаются в магистратуре по направлению «Юриспруденция» [5, стр. 408].

С 2021 учебного года во все учебные планы подготовки специалистов (бакалавров) по специальностям (направлениям), реализуемым в РУТ, в качестве унифицированной дисциплины взамен учебной дисциплины «Правоведение» включена дисциплина «Правовая культура», преподавание которой предусмотрено в третьем семестре. В результате внесения в проект тематического плана учебной дисциплины «Правовая культура», разработанный рабочей группой, изменений, отчасти учитывающих предложения кафедры «Транспортное право», содержание дисциплины в настоящее время включает следующие дидактические блоки: основы теории права и конституционного права; основы гражданского права и страхового права; основы трудового права и семейного права; основы административного права, экологического права, уголовного права и процесса, а также права человека; правовые основы и организация волонтерской деятельности.

Предложения кафедры были направлены на включение не предусмотренных рабочей группой блоков «Права человека», изучение которого предписано письмами Минобрнауки России от 27 октября 2017 г. № 05-19469 и от 11 сентября 2020 г. № 11/212-сд, а также отдельных положений, связанных с противодействием коррупции на государтсвенной службе, в содержание темы «Основы административного права, экологического права, уголовного права и процесса», что позволяет обосновать закрепление за дисциплиной универсальной антикоррупционной компетенции (УК-11), включенной во все учебные планы в соответствии с требованиями Указа Президента РФ от 29 июня 2018 г. № 378 «О Национальном плане противодействия коррупции на 2018 — 2020 годы», согласно п. 20 которого Правительству РФ было предписано «обеспечить включение в федеральные государственные образовательные стандарты общего образования, среднего профессионального и высшего образования положений, предусматривающих формирование у обучающихся компетенции, позволяющей выработать нетерпимое отношение к коррупционному поведению, а в профессиональной деятельности — содействовать пресечению такого поведения». Следует, впрочем, отметить, что, как свидетельствует обращение руководителей ОАО «РЖД», такого рода решение не в полной мере удовлетворило представителей работодателей, обращающих внимание на недостаточность учебных часов, направленных на формирование антикоррупционных компетенций.

Также очевидно, что в содержание дисциплины «Правовая культура» не включены дидактические блоки, позволяющие исполнить рекомендации Минобрнауки России по преподаванию целого ряда дисциплин. В частности, речь идет о дисциплине «Право интеллектуальной собственности», рекомендованной для включения в программы бакалавриата, специалитета, магистратуры Департаментом государственной политики в сфере высшего образования Минобрнауки России в соответствии с п. 28, 29, 31, 33, 36 Стратегии научно-технологического развития России (утверждена Указом Президента РФ от 1 декабря 2016 г. № 642). В прочем, указанная дисциплина, равно как и дисциплина «Обеспечение информационной безопасности», рекомендованная также Департаментом государственной политики в сфере высшего образования Минобрнауки России для бакалавриата, специалитета, магистратуры в соответствии с Доктриной информационной безопасности Российской Федерации (утверждена распоряжением Президента РФ от 9 сентября 2000 г. № Пр-1895), не может быть реализована в рамках дисциплины «Правовая культура» в связи, во-первых, с перегруженностью материалом, а во-вторых, объективной неспособностью студентов младшего курса изучить учебный материал, предполагающий наличие у них компетенций, формируемых на старших курсах обучения.

Логичным, по нашему мнению, подходом представляется система обучения, предполагающая, что на младших курсах посредством преподавания дисциплины «Правовая культура» (возможные варианты наименования — «Правовая культура личности», «Правовая культура гражданина», «Правоведение») у студентов формируются общекультурные правозначимые компетенции, необходимые для успешного освоения последующих дисциплин, а на старших курсах, после прохождения производственной практики формируются уже профессиональные компетенции правового характера, необходимые для организации управленческих и технологических процессов на основе способности применять нормы специального (транспортного и иных видов) законодательства в рамках дисциплины «Правовая культура специалиста» (возможные варианты наименования — «Правовое обеспечение профессиональной деятельности», «Правовая и антикоррупционная культура специалиста (на транспорте)»).

Формирование содержательной части указанной дисциплины, изучение которой должно носить обязательный характер, следует строить по модульному варианту, предполагающему, что из семи модулей шесть являются обязательными для студентов всех направлений (специальностей), а именно: модуль 1 «Правовые основы государственного управления и государственной службы»; модуль 2 «Правовые основы корпоративного управления и финансово-хозяйственной деятельности организации»; модуль 3 «Правовое регулирование трудовых отношений, обеспечения безопасности труда, техносферной и экологической безопасности»; модуль 4 «Организационно-правовые основы противодействия коррупции»; модуль 5 «Интеллектуальная собственность. Право интеллектуальной собственности»; модуль 6 «Основы транспортного права».

Вариативный (седьмой модуль) включает дидактический блок и выбирается в зависимости от специальности (направления), по которому обучается студент: модуль 7.1 предусмотрен для специалистов в области экономики (финансов и кредита) и управления, менеджмента, гостиничного дела, сервиса и туризма — «Правовое обеспечение финансово-экономической деятельности»; модуль 7.2 рекомендуется для специалистов в области информационной безопасности, информационных систем и технологий, рекламы и связей с общественностью, журналистики, документоведения, туризма и гостиничного дела — «Правовое обеспечение работы с информацией и информационной безопасности в профессиональной деятельности».

Предложенный подход предполагает не только наполнение юридических дисциплин новым содержанием, но и создание единой системы профессионального роста (развития) специалиста-транспортника, обеспечивающей комплексность и преемственность в

развитии юридически значимых профессиональных компетенций на постоянной и поступательной основе [8, стр. 224].

Естественно, следует отметить, что Юридический институт обладает всей учебно-методической базой, включающей авторские учебники, выпущенные в последние годы под рубриками «Транспортное образование» [4], научные публикации в рубрике «Научная школа "Транспортное право"» по проблемам правового обеспечения транспортной отрасли, подготовленные преподавателями кафедры [3].

Что касается вопросов профессионального развития государственных служащих органов управления транспортом, формирования и совершенствования компетенций работников транспортных организаций, то следует учитывать конкурентное преимущество, заключающееся в том, что Юридический институт РУТ (МИИТ) на протяжении многих лет успешно проводит высококачественное обучение по программам профессиональной переподготовки и повышения квалификации работников транспорта. Однако особо значимым и жизненно необходимым для успешного выполнения должностных обязанностей работниками организации получение дополнительных профессиональных знаний правовой направленности становится именно в условиях кардинального изменения законодательства [1].

В настоящее время в числе наиболее актуальных проблем мы видим работу, связанную с тем, что по итогам реформы, обозначенной как «регуляторная гильотина», произошло кардинальное изменение правовой и организационной основы контрольно-надзорной деятельности, вызванное вступлением с 1 ноября 2020 г. в силу Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 247-ФЗ «Об обязательных требованиях в Российской Федерации», а также с 1 июля 2021 г. Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации».

Соответственно, в результате кардинальных изменений рамочных законов о контрольно-надзорной деятельности остро встал вопрос переработки правовых актов, регламентирующих порядок осуществления отраслевого контроля (надзора) на транспорте, освоения новых требований всеми категориями руководителей органов (подразделений) и должностных лиц, участвующих в контрольно-надзорной деятельности на транспорте в качестве как проверяющих, так и проверяемых лиц.

Учитывая то, что только единство понимания этих требований всеми категориями участников контрольно-надзорных отношений на транспорте является залогом законности и эффективности их взаимодействия, обеспечения транспортной безопасности, крайне остро стоит вопрос о формирования соответствующих требованиям Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ компетенций как у инспекторского состава, так и у должностных лиц проверяемых организаций. Речь идет о том, что ст. 29 указанного Закона устанавливает

новые права и обязанности инспектора, связанные как с правоисполнением, так и с правоприменением. Законом установлены новые виды контрольных (надзорных) мероприятий и порядок осуществления контрольных (надзорных) действий, кардинально изменены правила информационного и иного взаимодействия должностного лица, осуществляющего контрольно-надзорную деятельность, с подконтрольными лицами.

Исходя из этого, а также учитывая то обстоятельство, что Ространснадзор считает своевременным и обоснованным становление Юридического института РУТ (МИИТ) как базового образовательного ресурса для лиц, осуществляющие полномочия в сферах деятельности организации (ее структурных подразделений), на которые распространяются нормы Федеральных законов от 3 июля 2020 г. № 247-ФЗ и от 31 июля 2020 г. № 248-ФЗ, в Юридическом институте РУТ (МИИТ) на базе кафедры «Транспортное право» в ближайшее время начинается реализация соответствующих программ переподготовки и повышения квалификации.

В программы включены вопросы, раскрывающие требования законодательства; административно-правовые и процессуальные основы контрольно-надзорной деятельности; правовые и организационные основы взаимодействия с органами контроля (надзора) при осуществлении ими полномочий в различных сферах деятельности организации (ее структурных подразделений).

Реализация программ позволяет сформировать у лиц, наделенных полномочиями в сфере контрольно-надзорной деятельности, необходимые им правовые компетенции, обеспечить знание ими прав, обязанностей, компетенции инспекторов органов контроля (надзора), механизмов и процедур осуществления контроля (надзора) в отношении организации (ее структурных подразделений), получить навыки взаимодействия с органами государственного контроля (надзора), представления интересов организации (ее структурных подразделений) в различных сферах деятельности.

Литература

1. Bagreeva, E. G. On the issue of classification of risks of environmental safety of the transport complex: legal and organizational aspects / E. G. Bagreeva [and all] // Turismo-estudos e praticas. — Feb 2021.
2. Bagreeva, E. G. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. K. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — Т. 28. — № 107. — P. 4961—4965.
3. Артамонова, С. Н. К вопросу о совершенствовании административно-правового регулирования обеспечения безопасности автомобильного транспорта / С. Н. Артамонова // Вестник Екатерининского института. — 2017. — № 4 (40). — С. 136—140.

4. Артамонова, С. Н. Актуальные проблемы правового обеспечения профессиональной деятельности : учебник для вузов / С. Н. Артамонова ; ответственный редактор А. И. Землин. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.
5. Землин, А. И. Актуальные организационно-правовые вопросы непрерывного профессионального образования сил обеспечения транспортной безопасности / А. И. Землин // Образование и право. — 2020. — № 9. — С. 399—409
6. Землин, А. И. Организационно-правовые основы функционирования транспортной системы в условиях сложной эпидемиологической обстановки : учебник / А. И. Землин ; ответственные редакторы А. И. Землин, И. В. Холиков. — Москва : РУСАЙНС, 2020.
7. Землин, А. И. Организационно-правовые проблемы предупреждения завоза и распространения массовых инфекционных заболеваний на транспорте (на примере пандемии коронавирусной инфекции COVID-19) : монография / А. И. Землин, М. В. Кленов, И. В. Холиков. — Москва : РУСАЙНС, 2020.
8. Землин, А. И. Актуальные вопросы технического регулирования безопасности метрополитенов / А. И. Землин, О. М. Землина, О. Н. Швыдченко // Вестник Юридического института МИИТ. — 2018. — № 1 (21). — С. 87—101.

References

1. Bagreeva, E. G. On the issue of classification of risks of environmental safety of the transport complex: legal and organizational aspects [On the issue of classification of risks of environmental safety of the transport complex: legal and organizational aspects] / E. G. Bagreeva [and all] // Turismo-estudos e praticas. — Feb 2021.
2. Bagreeva, E. G. Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists? [Does Environmental Safety Depend Upon the Legal Culture of Transport Specialists?] / E. G. Bagreeva, A. I. Zemlin, S. K. Shamsunov // Ekoloji. — 2019. — T. 28. — № 107. — R. 4961—4965.
3. Artamonova, S. N. K voprosu o sovershenstvovanii administrativno-pravovogo regulirovaniya obespecheniya bezopasnosti avtomobil'nogo transporta / S. N. Artamonova [On the issue of improving the administrative and legal regulation of ensuring the safety of motor transport] // Vestnik Yekaterininskogo instituta. — 2017. — № 4 (40). — S. 136—140.
4. Artamonova, S. N. Aktual'nyye problemy pravovogo obespecheniya professional'noy deyatel'nosti : uchebnik dlya vuzov [Actual problems of legal support of professional activity: textbook for universities] / S. N. Artamonova ; otvetstvennyy redaktor A. I. Zemlin. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.
5. Zemlin, A. I. Aktual'nyye organizatsionno-pravovyye voprosy nepreryvnogo professional'nogo obrazovaniya sil obespecheniya transportnoy bezopasnosti [Actual organizational and legal issues of continuous professional education of the forces of ensuring transport security] / A. I. Zemlin // Obrazovaniye i pravo. — 2020. — № 9. — S. 399—409
6. Zemlin, A. I. Organizatsionno-pravovyye osnovy funktsionirovaniya transportnoy sistemy v usloviyakh slozhnoy epidemiologicheskoy obstanovki : uchebnik [Organizational and legal basis for the functioning of the transport system in a difficult epidemiological situation: textbook] / A. I. Zemlin ; otvetstvennyye redaktory A. I. Zemlin, I. V. Kholikov. — Moskva : RUSAYNS, 2020.
7. Zemlin, A. I. Organizatsionno-pravovyye problemy preduprezhdeniya zavoza i rasprostraneniya massovykh infektsionnykh zabolevaniy na transporte (na primere pandemii koronavirusnoy infektsii COVID-19) : monografiya [Organizational and legal problems of preventing the import and spread of mass infectious diseases in

transport (by the example of the coronavirus infection COVID-19 pandemic): monograph] / A. I. Zemlin, M. V. Klenov, I. V. Kholikov. — Moskva : RUSAYNS, 2020.

8. Zemlin, A. I. Aktual'nyye voprosy tekhnicheskogo regulirovaniya bezopasnosti metropolitenov [Topical issues of technical regulation of the safety of subways] / A. I. Zemlin, O. M. Zemlina, O. N. Shvydchenko // Vestnik Yuridicheskogo instituta MIIT. — 2018. — № 1 (21). — S. 87—101.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 341.24

© Гуцуляк Василий Николаевич
— доктор юридических наук, профессор, заведующий кафедрой «Морское право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник Морского флота, президент Ассоциации международного морского права, ведущий эксперт Центра по продвижению технологий автономного судовождения МАРИНЕТ РУТ
gutsul@inbox.ru

Прозелитные нормы в российском и международном морском праве

Аннотация. Морской транспорт — это один из наиболее высокотехнологичных видов транспорта, «впитывающий» в себя все новые достижения науки и техники. Невозможно представить себе современное судно без целого комплекса технических средств, обеспечивающих его безопасность и предотвращение загрязнения морской среды. Новым этапом в развитии международного судоходства стало появление морских автономных надводных судов с различными уровнями автоматизации, позволяющими в той или иной степени снизить численность экипажа на борту или даже полностью отказаться от его услуг, воспользовавшись безэкипажными технологиями судовождения. Научно-технический прогресс порождает необходимость четкого правового регулирования условий взаимодействия человека и техники, которое призваны обеспечить прозелитные нормы, имеющие свои характерные особенности. В статье дан этимологический анализ термина «прозелитный» с учетом отечественных и зарубежных источников, сформулирована авторская дефиниция прозелитной нормы, которая, по мнению автора, должна содержать техническое требование в конкретном цифровом выражении и/или «сопрягаться» с техникой (техническим устройством). Важная особенность прозелитных норм заключатся в том, что они не действуют изолированно от других правовых норм. Более того, иногда реализация тех или иных правовых норм невозможна без применения прозелитных норм. По своей юридической природе прозелитные нормы являются социальными нормами, поскольку направлены на достижение определенного социального эффекта. Все выводы автора иллюстрируются конкретными примерами. В статье также

представлена разработанная автором классификация прозелитных норм в рамках морского права в зависимости от содержания диспозиции, используемого метода правового регулирования, системы права, в которой она функционирует, юридической силы, субъекта правотворчества. Большое внимание уделено такому виду прозелитных норм, как международные и национальные технические стандарты. В заключительной части статьи автор указывает на необходимость дальнейших исследований юридической природы прозелитных норм, их особенностей, функций, порядка их реализации и повышения эффективности.

Ключевые слова: прозелитная норма; российское морское право; международное право; морское автономное надводное судно; Конвенция ООН по морскому праву; Международная морская организация; Конвенция СОЛАС; национальные технические стандарты.

© Vasiliy N. Gutsulyak
— Doctor of Law, professor, head of the department “Maritime Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport, honorary worker of the Navy, president of the International Maritime Law Association, leading expert of the Center for the promotion of autonomous navigation technologies ‘MARINET RUT’

Proselyte norms in Russian and International maritime law

Abstract. Sea transport is one of the most high-tech modes of transport, “absorbing” all the new achievements of science and technology. It is impossible to imagine a modern ship without a whole complex of technical means to enforce its security and prevent pollution of the marine environment. A new stage in the development of international shipping was the emergence of maritime autonomous surface ships with various levels of automation, allowing reducing the number of crew on board or even completely abandon its services, using autonomous navigation technologies. Scientific and technological progress gives rise to the necessity for a clear legal regulation of the interaction between a man and technology, which are to provide safety standards (proselyte norms) that have their own characteristic features. The current paper has presented an etymological analysis of the term “proselyte” taking into account domestic and foreign sources, formulates the author's definition of a proselyte norm, which, according to the author, should contain a technical requirement in a specific digital expression and/or “correlate” with technology (technical device). An important feature of proselyte norms is that they do not operate in isolation from other legal norms. Moreover, sometimes the implementation of certain legal norms is impossible without the application

of proselyte norms. By their legal nature, proselyte norms are social norms, since they are aimed at achieving a certain social effect. All conclusions of the author have been illustrated with specific examples. The current paper has also presented the author's classification of proselyte norms within the framework of maritime law, depending on the content of the disposition, on the applied method of legal regulation, on the system of law in which it functions, on legal force and on a lawmaking subject. Much attention has been paid to such types of proselyte norms as international and national technical standards. Finally, the current paper has pointed out the necessity for further research on the legal nature of proselyte norms, their features, functions, their implementation procedure and the ways to improve their efficiency.

Keywords: proselyte norm; Russian Maritime Law; international law; maritime autonomous surface ship; UN Convention on Maritime Law; International Maritime Organization; SOLAS Convention; national technical standards.

Введение. Современный морской транспорт характеризуется высокой степенью внедрения научно-технических достижений. Сегодня морское судоходство немыслимо без спутниковых систем определения места судна, таких как *GPS* (*Global Positioning System*) или его отечественного аналога — ГЛОНАСС (Глобальная навигационная спутниковая система), судовых и береговых средств морской связи, в первую очередь в рамках Глобальной морской системы связи при бедствиях (ГМССБ), автоматизированной идентификационной системы (АИС), современных электрорадионавигационных приборов, береговых систем управления движением судов (СУДС) и др. Морской транспорт — это прежде всего один из самых высокотехнологичных видов транспорта.

За последние десятилетия морской транспорт претерпел радикальные изменения. Появились новые типы судов, существенно изменились их размеры и технические характеристики, такие как дедвейт, грузоподъемность, скорость и т. п. Идет процесс специализации морских судов.

Влиянием научно-технического прогресса, с одной стороны, и прогнозируемой нехваткой плавсостава на мировом флоте — с другой, обусловлено бурное развитие технологий автономного судовождения, благодаря которым в международном судоходстве пока еще в стадии эксперимента начинают использоваться морские автономные надводные суда (МАНС). [В английском языке используется аналогичный акроним *MASS — Maritime autonomous surface ships*, который впервые был введен специализированным учреждением ООН — Международной морской организацией (ИМО) в 2017 г.] Под ними понимаются суда, процессы управления которыми частично или полностью осуществляются в

автоматическом режиме без участия членов экипажа. В зависимости от степени автономности автономное судно может быть:

1) полуавтономным, если оно способно осуществлять плавание без постоянного контроля за судовыми машинами, механизмами и приборами со стороны экипажа (без несения ходовой вахты), а также без постоянного управления движением судна силами экипажа судна, который ведет общее наблюдение за судном и, в случае необходимости, осуществляет управление судном, его машинами и механизмами, или без управления движением судна силами экипажа, который ведет общее наблюдение за судном и, в случае необходимости, принимает меры по восстановлению нормальной работы судовых машин, механизмов и приборов;

2) полностью автономным судном, если судно способно осуществлять плавание без экипажа на борту при непрерывном наблюдении за судном и управлении его движением внешним экипажем, находящимся вне судна.

Распространение морских автономных надводных судов влечет за собой необходимость создания правовых условий их деятельности. Ведущую роль в этом процессе занимает ИМО.

Начиная с 2019 г. в России реализуется пилотный проект по автоматическому и дистанционному управлению судами коммерческого флота («БЭС-КФ») — один из самых масштабных и амбициозных проектов в области автономного судовождения. В нем участвуют сразу четыре судна: танкер «Михаил Ульянов» в Арктике (судовладелец ПАО «Совкомфлот»), сухогруз «Пола Анфиса» в Средиземном и Черном морях (судовладелец «Пола Групп») и дноуглубительный караван — баржа «Рабочая» и земснаряд «Редут» — в Черном и Азовском морях (судовладелец ФГУП «Росморпорт»).

Стратегическая цель проекта — обеспечить широкое, массовое применение МАНС.

В развитие этого процесса на основании распоряжения Министра транспорта РФ от 15 февраля 2021 г. «Об организационном обеспечении эксперимента по опытной эксплуатации безэкипажных (автономных) судов» в структуре Российского университета транспорта в соответствии с приказом ректора от 11 марта 2021 г. № 204/а создан Центр по продвижению в Международной морской организации, иных международных организациях, в рамках двусторонних переговоров с иностранными государствами технологий безэкипажного (автономного) судовождения и внедрения стандартов правового регулирования, направленных на реализацию проектов безэкипажного (автономного) судовождения (сокр. — Центр МАРИНЕТ РУТ).

Указанный Центр внес и продолжает вносить существенный вклад в процесс становления и развития правового регулирования эксплуатации автономных морских судов. В его активе — участие в 103-й сессии Комитета по безопасности на море ИМО (5—12 мая 2021 г.), в рамках которого уже формируются будущие контуры международно-правового

регулирования деятельности МАНС; готовятся предложения по принятию федерального закона о МАНС; ведется работа в 108-й сессии Юридического комитета ИМО (26—30 июля 2021 г.), где при активном участии Центра был принят Доклад рабочей группы Юридического комитета по МАНС; осуществляется тесное взаимодействие с Японией, Китаем, Грецией и другими странами по вопросам эксплуатации МАНС.

Таким образом, сегодня на повестку дня выдвигается вопрос о необходимости дальнейшего теоретического осмысления норм, отражающих новые достижения науки и техники на морском транспорте, которые занимают особое место в системе права. Речь идет об отдельном сравнительно большом комплексе так называемых прозелитных норм [11, стр. 89—90].

Понятие прозелитной нормы. Термин «прозелитный» сам по себе не новый в юриспруденции в целом и в морском праве в частности. Это понятие активно пытался ввести в научный оборот еще в 1970-е гг. известный советский ученый-маринист, капитан дальнего плавания Т. Б. Ванданов [8, стр. 244], длительное время занимавшийся правовыми проблемами обеспечения безопасности мореплавания. Вместе с тем следует отметить, что вышеуказанный термин не нашел широкого признания в профессиональном сообществе и используется сравнительно редко, хотя, на наш взгляд, он как нельзя лучше отражает суть этого явления. В связи с этим нельзя не согласиться с В. А. Троицким, полагающим, что «прозелитные нормы решают еще одну чрезвычайно важную задачу — задачу развития и нормативного закрепления достижений научно-технического прогресса» [16, стр. 234—235].

В целях выяснения сущности и содержания прозелитных норм для начала обратимся к этимологии указанного термина. Он происходит от греческого слова «*proselytes*» («прозелитос»), что буквально означает «обращенный в новую веру, нашедший новое место» [7]. Если абстрагироваться от религиозного подтекста, то фактически речь идет о понятии, отражающем переход в новое качество. Именно это значение Т. Б. Ванданов считает определяющим и кроме того, полагает, что «этот термин характеризует усиливающуюся взаимосвязь техники и международного права» [9, стр. 96].

В работах западных юристов термин «прозелитный» большей частью используется либо в широком смысле, имея в виду «прозелитизм», как деятельность, направленная на достижение определенной цели, либо исключительно в религиозном контексте, как стремление обратить в свою веру. Так, Г. Гираэрц в своей статье, посвященной отношениям Китая и Европейского Союза, сетует, что «недальновидные политики в государствах — членах ЕС противодействуют прозелитингу Еврокомиссии» [1, p. 67].

Вместе с тем у иностранных авторов встречается использование терминов «прозелитинг», «прозелитизм» в трудах, посвященных

правовым вопросам. Так, Б. Рамчаран, исследуя проблемы системы международного права, считает, что «была возможность прозелитинга и в этой области» [3, p. 94].

Ян Таунсенд-Голт в своей работе, посвященной выполнению положений Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву (UNCLOS) (г. Монтего-Бей, 10 декабря 1982 г.) (далее — Конвенция 1982 г.) в Азиатско-Тихоокеанском регионе, пишет об «усилиях, затраченных на прозелитизм в интересах ратификации» Конвенции 1982 г. [4, p. 240].

Как видим, термин «прозелитный» используется как в отечественной, так и зарубежной юридической доктрине.

В самом общем виде под прозелитной нормой следует понимать разновидность юридической нормы, содержащей определенные требования (предписания), носящие технический характер. Одна из главных особенностей прозелитной нормы состоит в том, что в процессе ее создания участвуют не только юристы, но и технические специалисты в той или иной области.

Например, Конвенция 1982 г. содержит целый ряд прозелитных норм, относящихся к правовому режиму морских пространств. Так, согласно ст. 76 Конвенции 1982 г. прибрежное государство при определении континентального шельфа устанавливает внешнюю границу подводной окраины материка во всех случаях, когда эта окраина простирается более чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, с помощью линии, проведенной в соответствии с п. 7 ст. 76 Конвенции 1982 г. путем отсчета от наиболее удаленных фиксированных точек, в каждой из которых толщина осадочных пород составляет по крайней мере 1% кратчайшего расстояния от такой точки до подножия континентального склона; либо линии, проведенной в соответствии с п. 7 ст. 76 Конвенции 1982 г. путем отсчета от фиксированных точек, отстоящих не далее 60 морских миль от подножия континентального склона.

В свою очередь согласно п. 7 ст. 76 Конвенции 1982 г. прибрежное государство устанавливает внешние границы своего континентального шельфа в тех случаях, где шельф простирается более чем на 200 морских миль от исходных линий, от которых отмеряется ширина территориального моря, прямыми линиями, не превышающими в длину 60 морских миль и соединяющими фиксированные точки, определяемые с помощью координат широты и долготы.

Если нет доказательств об обратном, подножие континентального склона определяется как точка максимального изменения уклона в его основании.

Нетрудно видеть, что в Конвенции 1992 г. в основу определения внешней границы континентального шельфа прибрежного государства положены специфические критерии, которые очевидно разработаны с привлечением в первую очередь специалистов в морской геологии.

Для обозначения норм, которые по существу являются прозелитными, сегодня наиболее широко распространен термин «техническая норма». Так, М. И. Абдулаев считает, что технические нормы определяют отношения людей по поводу обращения с этими предметами в производственной деятельности, а правовые нормы регулируют поведение человека в правильном обращении и эксплуатации этой техники [5, стр. 188].

На наш взгляд, все ровно наоборот. Отношения людей регулируют правовые нормы, а вот порядок обращения с техникой — это уже прерогатива технических норм (хотя, тут же поправимся — прозелитных норм, которые являются особым видом тех же правовых норм). Кроме того, на наш взгляд, неверно противопоставлять правовые нормы и прозелитные. Последние являются лишь разновидностью первых и в целом также направлены на регулирование общественных отношений, имея в виду их социально ориентированный характер, с той лишь разницей, что они имеют свои особенности, обусловленные их юридической природой и назначением.

Некоторые ученые ставят знак равенства между прозелитными и техническими нормами, используя их как синонимы. Например, работа В. А. Троицкого так и называется — «Международные технические нормы в процессе интеграции государств». Хотя в ней автор использует и другие термины, которые по контексту являются тождественными, например, технические стандарты и прозелитные нормы [16, с. 234]. Правда, в другой своей статье автор уже обращается к более общему термину «технические требования» [17].

Некоторые авторы, видимо, осознавая шаткость и неточность термина «техническая норма» прибегают к такому комбинированному названию, как «технико-юридические нормы» (например, А. Ф. Черданцев [18], в других исследованиях можно встретить такое название как «юридико-технические нормы» (например, А. Б. Венгеров [10, с. 183], А. В. Пчелкин [14]).

На наш взгляд, использование определения «технические», «технико-юридические», «юридико-технические» в применении к правовым нормам, содержащим технические требования, может привести к путанице, смешению различных понятий. В юриспруденции, как известно, существует такая категория, как «юридическая техника». Под ней понимается как система научных знаний о том, как осуществлять правотворчество и правоприменение, так и система практических навыков составления нормативных актов и их реализации [15, стр. 4].

Что касается технических стандартов, о них более подробно будет сказано ниже.

Таким образом, использование термина «прозелитная норма» для обозначения правил, содержащих технические требования, представляется более предпочтительным и обоснованным.

Особенности прозелитных норм. Если правовые нормы в целом выступают в качестве регулятора общественных отношений, то непосредственно прозелитные нормы, как их разновидность, определяют порядок использования человеком определенных предметов внешнего мира. Причем этот порядок находит свое выражение в конкретных предписаниях, которые имеют сугубо технический характер.

Что означает «технический характер» прозелитной нормы? Первый и основной признак прозелитной нормы — это наличие требований в конкретном цифровом выражении. Например, в соответствии с Правилом 29 «Рулевой привод» Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС/SOLAS) (г. Лондон, 1 ноября 1974 г.) главный рулевой привод и баллер руля должны обеспечивать перекладку руля с 35° одного борта на 35° другого борта при максимальных эксплуатационных осадке и скорости переднего хода судна и при тех же условиях с 35° одного борта на 30° другого борта не более чем за 28 секунд.

Другой пример. Согласно Правилу 19 «Подготовка и учения по борьбе за живучесть судна» СОЛАС ежемесячно каждый член экипажа должен принимать участие по меньшей мере в одном учении по оставлению судна и в одном учении по борьбе с пожаром. Если в предыдущем месяце более 25% членов экипажа не принимали участия в проводившихся на этом судне учениях по оставлению судна и по борьбе с пожаром, то учения экипажа должны быть проведены в течение 24 часов после выхода судна из порта.

Прозелитная норма не обязательно должна содержать установленные количественные требования, она может включать, например, определенную последовательность действий или их перечень, который может носить в том числе и неисчерпывающий характер. Так, согласно уже вышеупомянутому Правилу 19 СОЛАС каждый член экипажа должен пройти инструктаж, который включает, *не обязательно ограничиваясь этим* (курсив наш — В. Г.), следующее: 1) приведение в действие и использование судовых надувных спасательных плотов; 2) проблемы гипотермии, первую помощь при гипотермии и оказание первой помощи в других случаях; 3) специальные инструкции по использованию судовых спасательных средств в суровых погодных условиях и при сильном волнении; 4) приведение в действие и использование судовых средств пожаротушения; 5) риски, связанные с закрытыми помещениями, и судовые процедуры по безопасному входу в такие помещения, в которых соответствующим образом должны учитываться руководящие указания, предоставленные в рекомендациях, разработанных ИМО.

Вне всякого сомнения, к прозелитной норме можно отнести требования к эксплуатации и обслуживанию технических средств. Так Правило 9 СОЛАС предусматривает, что на спасательной шлюпке и спасательном плоту и органах управления их спуском либо вблизи них должны быть

предусмотрены плакаты или пиктограммы, которые должны: 1) пояснять назначение органов управления и процедуры приведения в действие средства, а также содержать соответствующие инструкции или предупреждения; 2) быть хорошо видимыми при аварийном освещении; и 3) использовать символы в соответствии с рекомендациями ИМО.

Следовательно, для отнесения той или иной нормы к прозелитной она должна соответствовать следующему условию: наличие технического требования в конкретном цифровом выражении и/или ее «сопряжение» (если угодно интерфейс) с техникой (техническим устройством).

Другая важная особенность прозелитных норм заключатся в том, что они не действуют изолированно от других правовых норм, Так, ст. 62 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) гласит, что капитан судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море. Причем, за нарушение этой обязанности капитан судна несет уголовную ответственность в соответствии с российским уголовным законодательством (ст. 270 Уголовного кодекса Российской Федерации). Однако реализовать эту обязанность капитан не может без использования целого ряда прозелитных норм, которые содержат как международно-правовые акты (например, положения гл. IV «Радиосвязь» Конвенции СОЛАС, инкорпорировавшей Глобальную систему связи при бедствиях на море — ГМССБ, Международного регламента радиосвязи, Международного Свода сигналов и др.), так и национальное законодательство (Правила радиосвязи морской подвижной службы и морской подвижной спутниковой службы Российской Федерации (утверждены приказом Минтранса России № 137, Минсвязи России № 190, Госкомрыболовства России № 291 от 4 ноября 2000 г.), Обязательные постановления в морских портах и т.д.).

Прозелитные нормы имеют важное значение еще и с точки зрения возможности привлечения виновных лиц к ответственности. Так, в связи с этим И. Р. Бегишев, анализируя вопросы ответственности за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами, считает, что «следует выработать специальные требования разработки, создания, эксплуатации, поддержания технического состояния высокоавтоматизированного транспортного средства. Поскольку в их отсутствие решение вопроса о привлечении к уголовной ответственности видится достаточно затруднительным, отсутствует объективный критерий небрежности» [6, стр. 73].

Понятно, что иногда довольно сложно ответить на вопрос — является та или иная правовая норма прозелитной. В самом упрощенном виде гипотетически, если толкование нормы не требует привлечения технических специалистов в той или иной области, то это норма вероятнее всего не является прозелитной.

Следует подчеркнуть, что прозелитные нормы по своей юридической природе являются социальными нормами, поскольку направлены на достижение определенного социального результата (например, эффективную защиту морской среды от загрязнения). В связи с этим конечно же следует согласиться, что «нельзя полностью исключать социальную сторону технических норм. Технические нормы социально ориентированы, поскольку отношения, попадающие под их регуляцию, являются продуктом сознательно-волевой деятельности людей» [12].

Классификация прозелитных норм. Еще одним важным вопросом в контексте исследования прозелитных норм является их классификация в рамках морского права. Тут прежде всего могут быть применимы общие классические подходы, предусмотренные теорией государства и права.

Прозелитная норма, как и правовая, по своей структуре состоит из гипотезы, диспозиции и санкции. Вместе с тем ее особенностью является отсылочный характер санкции. А сами санкции могут быть либо административно-правовыми, либо уголовно-правовыми.

В зависимости от содержания диспозиции можно выделить запрещающие, обязывающие и управомочивающие прозелитные нормы.

Также можно различать процессуальные и материальные прозелитные нормы. К первым, например, можно отнести положения Федерального закона от 27 декабря 2002 г. № 184-ФЗ «О техническом регулировании», который, в частности, определяет содержание и применение технических регламентов.

С учетом используемого метода правового регулирования можно говорить об императивных (предписывающих единственно возможный конкретный вариант поведения) и диспозитивных (когда существует возможность выбора варианта поведения) прозелитных нормах.

Если прозелитная норма действует в рамках системы международного права, то она является международно-правовой, и соответственно — внутригосударственной, когда сформирована в национальном праве.

Прозелитные нормы могут быть обязательными и факультативными (рекомендательными). Последние относятся к нормам «мягкого права» («*soft law*»), и, например, содержатся в так называемых факультативных инструментах ИМО (*non-mandatory instruments*).

В зависимости от вида субъекта правотворчества прозелитные нормы в морском праве могут быть разбиты на семь групп. Первые три действуют в рамках международного морского права, четыре последующие относятся к внутреннему морскому праву государств:

1) универсальные, получившие отражение в многосторонних международных договорах (конвенциях) по морскому праву;

2) содержащиеся в двусторонних соглашениях государств;

3) разрабатываемые и принимаемые международными морским организациями в рамках своей компетенции (международные технические стандарты);

4) содержащиеся в законодательных актах, принимаемых высшими органами представительной власти государств;

5) содержащиеся в подзаконных актах, принимаемых органами государственной власти того или иного уровня (указы Президента РФ, постановления Правительства РФ, приказы министерств и федеральных служб и т.п.);

6) принимаемые в рамках внутреннего права специализированными морскими организациями, осуществляющими технический контроль и надзор на морском транспорте (национальные технические стандарты);

7) принимаемые непосредственно самими организациями и предприятиями морского транспорта (локальные технические стандарты).

Главной отличительной особенностью универсальных международно-правовых прозелитных норм является тот факт, что они содержатся в многосторонних международных договорах (конвенциях), посвященных тем или иным аспектам морского судоходства. Лидирующую роль здесь играет, конечно же, Конвенция СОЛАС, содержащая самое большое число прозелитных норм. Универсальные прозелитные нормы обладают высшей юридической силой, поскольку вступление в силу соответствующих международных правовых актов обусловлено необходимостью наличия определенного числа ратификаций государствами-участниками.

Примером прозелитной нормы, содержащейся в двустороннем соглашении, может послужить ст. 1 Соглашения между Российской Федерацией и Республикой Казахстан о разграничении дна северной части Каспийского моря в целях осуществления суверенных прав на недропользование, заключенного в г. Москве 6 июля 1998 г. Указанная статья, в частности, устанавливает, что дно северной части Каспийского моря и его недра при сохранении в общем пользовании водной поверхности, включая обеспечение свободы судоходства, согласованные нормы рыболовства и защиты окружающей среды, разграничиваются между сторонами по срединной линии, модифицированной на основе принципа справедливости и договоренности сторон. В свою очередь, модифицированная срединная линия базируется на основе равного удаления от согласованных базисных линий, она включает в себя участки, которые не являются равноотстоящими от базисных линий и определяются с учетом островов, геологических структур, а также с учетом других особых обстоятельств и понесенных геологических затрат. Прохождение модифицированной срединной линии определяется при помощи отсчета от точек на побережьях Сторон с учетом островов, исходя из уровня Каспийского моря на 1 января 1998 г., равного отметке –27 м Балтийской системы высот (относительно Кронштадтского футштока).

Международные технические стандарты являются наиболее важным и многочисленным видом прозелитных норм. Нельзя согласиться с утверждением, что «по сути своей прозелитная норма есть симбиоз

технических стандартов и правовых установлений» [13, стр. 18]. Дело в том, что технические стандарты являются лишь одной из разновидностей прозелитных норм.

В самом общем виде под международными техническими стандартами следует понимать совокупность прозелитных норм, принятых международной специализированной организацией. В сфере морского транспорта наиболее широкими полномочиями по разработке и принятию международных технических стандартов обладает конечно же ИМО — специализированное учреждение ООН, в активе которого огромное число кодексов, руководств, рекомендаций, унифицированных толкований и т.д.

Наряду с ИМО международные технические стандарты в сфере морского транспорта разрабатывает и принимает ряд международных неправительственных организаций. К их числу можно отнести, например, Международный морской комитет, Балтийский и международный морской совет (БИМКО), Международную палату судоходства, Международную ассоциацию классификационных обществ (МАКО) и др.

Число международных технических стандартов растет из года в год, и, видимо, рост этот будет продолжаться и в будущем [11, стр. 92].

Широкое распространение международных технических стандартов послужило появлению в морском судоходстве термина «субстандартные суда». Согласно п. 1.6.9 Резолюции ИМО А. 787(19) «Процедуры контроля судов государством порта», принятой 23 ноября 1995 г., субстандартное судно — это судно, корпус, оборудование, оборудование или эксплуатационная безопасность которого существенно ниже стандартов, требуемых соответствующей конвенцией, или экипаж которого не соответствует документу о безопасном укомплектовании экипажем.

В связи с этим Джозеф Голдберг еще в 1977 г. писал: «Проблема субстандартных судов со временем станет главной для ряда правительств и всех ответственных международных морских организаций» [2, p. 28]. И действительно, прогноз оказался точным. Все усилия международного сообщества сегодня направлены на обеспечение безопасности мореплавания и предотвращения загрязнения морской среды в первую очередь путем исключения субстандартных судов из судоходства.

Особой разновидностью международных технических стандартов являются так называемые межгосударственные стандарты, принимаемые государствами — членами Евразийского экономического союза. Правовой основой для их разработки и принятия служит Приложение 9 (Протокол о техническом регулировании в рамках Евразийского экономического союза) к Договору о Евразийском экономическом союзе от 29 мая 2014 г.

В качестве примера в этом отношении можно привести Технический регламент Таможенного союза ТР ТС 026/2012 «О безопасности маломерных судов», принятый решением Совета Евразийской экономической комиссии от 15 июня 2012 г. № 33.

Другой пример — ГОСТ ISO 9093-2-2016. Межгосударственный стандарт. Суда малые. Забортные клапаны и фитинги, проходящие через корпус. Часть 2. Неметаллические, который был введен в действие на территории РФ приказом Росстандарта от 30 июня 2017 г. № 616-ст.

В рамках национального права высшей юридической силой обладают прозелитные нормы, которые содержатся в нормативных правовых актах, принимаемых высшими органами законодательной власти. Примерами такого акта являются уже ранее упоминавшийся Федеральный закон «О техническом регулировании», а также Федеральный закон от 22 июля 2008 г. № 123-ФЗ «Технический регламент о требованиях пожарной безопасности», который, в частности, предусматривает минимальные противопожарные расстояния от складов сжиженных углеводородных газов до объектов речного и морского транспорта,

Что касается подзаконных актов, то, например, только в такой узкой сфере, как опознавание судов, их насчитывается четыре, причем все они приняты на различных уровнях. Прежде всего это постановление Правительства РФ от 8 декабря 2008 г. № 922 «О мерах по внедрению системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии», Положение о российском Центре системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии, утвержденное приказом Минтранса России от 31 декабря 2008 г. № 223, и, наконец, Порядок регистрации и включения судов в систему системы опознавания судов и слежения за ними на дальнем расстоянии (система ОСДР) № МФ-02-22/848-79, утвержденный руководителем Росморречфлота и введенный в действие 25 марта 2010 г.

Такой неоправданно сложный и многоступенчатый порядок создания и принятия прозелитных норм еще раз подтверждает необходимость их тщательного изучения и наведения порядка в этой сфере нормативно-правового регулирования.

Национальные технические стандарты, применяемые на морском транспорте, являются составной частью общих национальных стандартов. В соответствии с положениями Федерального закона от 29 июня 2015 г. № 162-ФЗ «О стандартизации в Российской Федерации» национальный стандарт — это документ по стандартизации, который разработан участником или участниками работ по стандартизации, в отношении которого проведена экспертиза в техническом комитете по стандартизации или проектном техническом комитете по стандартизации и в котором для всеобщего применения устанавливаются общие характеристики объекта стандартизации, а также правила и общие принципы в отношении объекта стандартизации. В свою очередь под стандартизацией понимается деятельность по разработке (ведению), утверждению, изменению (актуализации), отмене, опубликованию и применению документов по стандартизации и иная деятельность,

направленная на достижение упорядоченности в отношении объектов стандартизации.

Морской транспорт выступает одним из объектов стандартизации. Главным документом в связи с этим являются Основные положения стандартизации на морском транспорте, введенные в действие приказом Минтранса России от 21 октября 1993 г. № 46.

Нужно отметить, что наряду с национальным техническим стандартом Федеральный закон «О стандартизации в Российской Федерации» также выделяет стандарт организации — документ по стандартизации, утвержденный юридическим лицом, в том числе государственной корпорацией, саморегулируемой организацией, а также индивидуальным предпринимателем для совершенствования производства и обеспечения качества продукции, выполнения работ, оказания услуг.

Ключевую роль в разработке национальных технических стандартов на морском транспорте играет Российский Регистр морского судоходства — федеральное автономное учреждение, осуществляющее технический надзор за морскими судами и их классификацию.

Заключение. Таким образом, развитие современного морского права немыслимо без разработки и создания прозелитных норм, регулирующих внедрение и применение новых достижений науки и техники.

Понятно, что не все предложения, которые высказаны автором настоящей статьи, могут быть безоговорочно поддержаны. Требования к объему статьи не позволяют всесторонне, в полной мере осветить все проблемы, связанные с прозелитными нормами. Это скорее приглашение к дискуссии. Вместе с тем, очевидно, что по мере дальнейшего развития науки и техники число прозелитных норм в количественном отношении будет увеличиваться, так же как будет расти их роль и значение в правовом регулировании деятельности морского транспорта, прежде всего в области обеспечения безопасности мореплавания и охраны морской среды. В связи с этим, вне всякого сомнения, необходимы дальнейшие исследования юридической природы прозелитных норм, их особенностей, функций, порядка их реализации и повышения эффективности.

Литература

1. Geeraerts, G. The Changing Global Context of China-EU Relations / G. Geeraerts // China International Studies // China International Studies. — 2013. — № 42. — P. 53—69.
2. Goldberg, J. ILO Tightens Standards for Maritime Safety' (1977) 100(7) Monthly Labor Review 25.
3. Ramcharan, B. G. Future Challenges of the International Legal System // Nordic Journal of International Law 59 (1990): 91-102.
4. Townsend Jan-Gault. Compliance with the United Nations Convention on the Law of the Sea in the Asia-Pacific Region. University of British Columbia Law Review 33, no. 1 (1999).

5. Абдулаев, М. И. Теория государства и права : учебник для высших учебных заведений / И. И. Абдулаев. — Москва : Финансовый контроль, 2004.
6. Бегишев, И. Р. Ответственность за вред, причиненный беспилотными транспортными средствами: комплексно-юридические аспекты / И. Р. Бегишев // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 2(38). — С. 68—74 // http://trans-safety.ru/tpb/articles/2021/pdf/38/06_begishev.pdf (дата обращения: 2 августа 2021 г.).
7. Большая Российская Энциклопедия // https://bigenc.ru/religious_studies/text/3179427 (дата обращения: 2 августа 2021 г.).
8. Ванданов, Т. Б. Влияние технического прогресса на развитие норм международного права / Т. Б. Ванданов // Советский ежегодник международного права 1971. — Москва, 1973.
9. Ванданов, Т. Б. Сопряжение норм международного права с достижениями научно-технической революции / Т. Б. Ванданов // Известия высших учебных заведений. Правоведение. — 1990. — № 5.
10. Венгеров, А. Б. Теория государства и права : учебник для юридических вузов / А. Б. Венгеров. — 3-е изд. — Москва : Юриспруденция, 2000.
11. Гуцуляк, В. Н. Актуальные проблемы российского морского права, его современное состояние и тенденции развития / В. Н. Гуцуляк // Государство и право. — 2017. — № 9. — С. 74—92.
12. Добош, С. И. К вопросу о социальной сущности технических норм / С. И. Добош // https://izron.ru/articles/teoriya-i-praktika-sovremennoy-yuridicheskoy-nauki-sbornik-nauchnykh-trudov-po-itogam-mezhdunarodnoy/sektsiya-1-teoriya-i-istoriya-prava-i-gosudarstva-istoriya-ucheniy-o-prave-i-gosudarstve/k-voprosu-o-sotsialnoy-sushchnosti-tekhnicheskikh-norm/ (дата обращения: 1 августа 2021 г.).
13. Мамонова, А. С. Международно-правовые меры обеспечения безопасности мореплавания / А. С. Мамонова // Транспортное право. — 2007. — № 1.
14. Пчелкин, А. В. Технико-юридические нормы в современной России: Проблемы теории и практики / А. В. Пчелкин // https://www.dissercat.com/content/tekhniko-yuridicheskie-normy-v-sovremennoi-rossii-problemy-teorii-i-praktiki (дата обращения: 1 августа 2021 г.).
15. Томин, В. А. Юридическая техника : учебное пособие / В. А. Томин. — Санкт-Петербург, 2015.
16. Троицкий, В. А. Международные технические нормы в процессе интеграции государств / В. А. Троицкий // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. — 2012. — № 131 // https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-tehnicheskie-normy-v-protsesse-integratsii-gosudarstv (дата обращения: 29 июля 2021 г.).
17. Троицкий, В. А. Унификация и гармонизация технических требований к инфраструктуре железнодорожного транспорта с точки зрения теории права / В. А. Троицкий // http://www.uks.ru/news/Eltrans/Tech%20law.pdf (дата обращения: 1 августа 2021 г.).
18. Черданцев А. Ф. Понятие технико-юридических норм и их роль в формировании общественных отношений. http://lawlibrary.ru/article1025462.html (дата обращения: 1 августа 2021 г.).

References

1. Geeraerts, G. The Changing Global Context of China-EU Relations / G. Geeraerts // China International Studies // China International Studies. — 2013. — № 42. — P. 53—69.
2. Goldberg, J. ILO Tightens Standards for Maritime Safety (1977) 100(7) Monthly Labor Review 25.
3. Ramcharan, B. G. Future Challenges of the International Legal System // Nordic Journal of International Law 59 (1990): 91-102.
4. Townsend Jan-Gault. Compliance with the United Nations Convention on the Law of the Sea in the Asia-Pacific Region. University of British Columbia Law Review 33, no. 1 (1999).
5. Abdulayev, M. I. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik dlya vysshikh uchebnykh zavedeniy [Theory of state and law: a textbook for higher educational institutions] / I. I. Abdulayev. — Moskva : Finansovyy kontrol', 2004.
6. Begishev, I. R. Otvetstvennost' za vred, prichinennyy bespilotnymi transportnymi sredstvami: kompleksno-yuridicheskiye aspekty [Responsibility for harm caused by unmanned vehicles: complex legal aspects] / I. R. Begishev // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 2(38). — S. 68—74 // http://trans-safety.ru/tpb/articles/2021/pdf/38/06_begishev.pdf (data obrashcheniya: 2 avgusta 2021 g.).
7. Bol'shaya Rossiyskaya Entsiklopediya [Great Russian Encyclopedia] // https://bigenc.ru/religious_studies/text/3179427 (data obrashcheniya: 2 avgusta 2021 g.).
8. Vandanov, T. B. Vliyaniye tekhnicheskogo progressa na razvitiye norm mezhdunarodnogo prava [Influence of technical progress on the development of international law] / T. B. Vandanov // Sovetskiy yezhegodnik mezhdunarodnogo prava 1971. — Moskva, 1973.
9. Vandanov, T. B. Sopryazheniye norm mezhdunarodnogo prava s dostizheniyami nauchno-tekhnicheskoy revolyutsii [Conjugation of the norms of international law with the achievements of the scientific and technological revolution] / T. B. Vandanov // Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Pravovedeniye. — 1990. — № 5.
10. Vengerov, A. B. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik dlya yuridicheskikh vuzov [Theory of state and law: textbook for law schools] / A. B. Vengerov. — 3-ye izd. — Moskva : Yurisprudentsiya, 2000.
11. Gutsulyak, V. N. Aktual'nyye problemy rossiyskogo morskogo prava, yego sovremennoye sostoyaniye i tendentsii razvitiya [Actual problems of Russian maritime law, its current state and development trend] / V. N. Gutsulyak // Gosudarstvo i pravo. — 2017. — № 9. — S. 74—92.
12. Dobosh, S. I. K voprosu o sotsial'noy sushchnosti tekhnicheskikh norm [To the question of the social essence of technical norms] / S. I. Dobosh // https://izron.ru/articles/teoriya-i-praktika-sovremennoy-yuridicheskoy-nauki-sbornik-nauchnykh-trudov-po-itogam-mezhdunarodnoy/sektsiya-1-teoriya-i-istoriya-prava-i-gosudarstva-istoriya-ucheniy-o-prave-i-gosudarstve/k-voprosu-o-sotsialnoy-sushchnosti-tekhnicheskikh-norm/ (data obrashcheniya: 1 avgusta 2021 g.).
13. Mamonova, A. S. Mezhdunarodno-pravovyye mery obespecheniya bezopasnosti moreplavaniya [International legal measures to ensure the safety of navigation] / A. S. Mamonova // Transportnoye pravo. — 2007. — № 1.
14. Pchelkin, A. V. Tekhniko-yuridicheskiye normy v sovremennoy Rossii: Problemy teorii i praktiki [Technical and legal norms in modern Russia: problems of theory

and practice] / A. V. Pchelkin // https://www.dissercat.com/content/tekhniko-yuridicheskie-normy-v-sovremennoi-rossii-problemy-teorii-i-praktiki (data obrashcheniya: 1 avgusta 2021 g.).
15. Tomin, V. A. Yuridicheskaya tekhnika : uchebnoye posobiye [Legal technique: a tutorial] / V. A. Tomin. — Sankt-Peterburg, 2015.
16. Troitskiy, V. A. Mezhdunarodnyye tekhnicheskiye normy v protsesse integratsii gosudarstv [International technical standards in the process of integration of states] / V. A. Troitskiy // Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A. I. Gertsena. — 2012. — № 131 // https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodnye-tehnicheskie-normy-v-protsesse-integratsii-gosudarstv (data obrashcheniya: 29 iyulya 2021 g.).
17. Troitskiy, V. A. Unifikatsiya i garmonizatsiya tekhnicheskikh trebovaniy k infrastrukture zheleznodorozhnogo transporta s tochki zreniya teorii prava [Unification and harmonization of technical requirements for the infrastructure of railway transport from the point of view of legal theory] / V. A. Troitskiy // http://www.uks.ru/news/Eltrans/Tech%20law.pdf (data obrashcheniya: 1 avgusta 2021 g.).
18. Cherdantsev A. F. Ponyatiye tekhniko-yuridicheskikh norm i ikh rol' v formirovanii obshchestvennykh otnosheniy [The concept of technical and legal norms and their role in the formation of social relations], http://lawlibrary.ru/article1025462.html (data obrashcheniya: 1 avgusta 2021 g.).

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 338.28

© Динец Дарья Александровна
— кандидат экономических наук, доцент, заведующая кафедрой «Экономика и управление на железнодорожном транспорте» Иркутского государственного университета путей сообщения
dinets@irgups.ru

© Меркулов Анатолий Сергеевич
— кандидат экономических наук, доцент, доцент кафедры «Экономика и управление на железнодорожном транспорте» Иркутского государственного университета путей сообщения
merckukow.anatol@yandex.ru

Применение принципа управления транспортным коридором к организации деятельности Транссибирской магистрали

Аннотация. Статья посвящена оценке возможности адаптации мирового опыта управления транспортным коридором, в том числе международным, к процессу организации и управления Восточным полигоном железных дорог. Особое внимание в статье уделяется анализу возможностей реализации принципа управления коридором на базе Транссибирской магистрали с точки зрения возможности конкурентного взаимодействия с железными дорогами Европы, Восточной и Центральной Азии в рамках международных проектов транспортного строительства. Проведен сравнительный анализ практик управления интермодальными транспортными коридорами с позиции универсализации доступа и стимулирования интермодальности. Выявлены условия и предпосылки достижения коммерческой окупаемости проектов транспортного строительства и интеграции с точки зрения приоритетных направлений, видов грузов, типов подвижного состава и роли международной транспортной интеграции в достижении целей социально-экономического развития регионов. Определено, что ориентация на дальние перевозки массовых грузов препятствует имплементации принципа управления коридором на Транссибирской магистрали. Также доказано, что вертикально интегрированная структура с сетью неравных функциональных и территориальных филиалов с принципиально различными целями препятствует возможности обеспечения недискриминационного доступа к инфраструктуре железнодорожного

транспорта, в том числе для операторов интермодальных перевозок. Отсутствие конкурентных преимуществ в сопряженных видах транспорта также является предпосылкой неокупаемости проектов транспортного строительства и интеграции, вовлечения массовых игроков в биржевую торговлю провозными и пропускными способностями интегрированных перевозчиков. В качестве резюме представлены ключевые направления совершенствования системы организации и управления Транссибирской магистралью для обеспечения конкурентоспособности, получения положительных эффектов от реализации проектов организации полигонов железных дорог, а также эффективной интеграции в проекты развития международных транспортных коридоров.

Ключевые слова: экономика транспорта; полигонные технологии; международные транспортные коридоры.

© Dariya Al. Dinets
— Candidate of Economic Sciences, associate professor,
head of the department “Economics and management in railway transport”
of the Irkutsk State Transport University

© Anatoliy S. Merkulov
— Candidate of Economic Sciences, docent, associate professor,
head of the department “Economics and management in railway transport”
of the Irkutsk State Transport University

Application of the transport corridor management principle to the organization of the Trans-Siberian Railway activities

Abstract. The current paper has studied possibility to estimate adaptability of the world experience in transport corridor managing, including international, to the process of organizing and managing the Eastern railway test range. Particular attention has been paid to the analysis of the possibilities to implement the corridor management principle on the Trans-Siberian Railway to have possibility of competitive interaction with the railways of Europe, East and Central Asia in the framework of international transport construction projects. There has been conducted a comparative analysis of the management practices of intermodal transport corridors according to access universalization and intermodality stimulation. There have been found out the conditions and prerequisites for achieving commercial payback of transport construction and integration projects due to priority areas, cargo types, types of rolling stock and the role of international transport integration in achieving the goals of socio-economic development of regions. There has been determined that the focus on long-distance transportation of bulk cargo hampered the implementation of

the transport corridor management principle on the Trans-Siberian Railway. There has also been proven that a vertically integrated structure with a network of unequal functional and territorial branches with fundamentally different goals prevented the possibility of providing non-discriminatory access to the railway transport infrastructure, including for intermodal transport operators. The lack of competitive advantages in interconnected transport modes is also a prerequisite for the non-profitability of transport construction and integration projects, the involvement of mass players in exchange market in the carrying and carrying capacity of integrated carriers. Finally, there have been given the key directions of improving the Trans-Siberian Railway system of organization and management in order to ensure competitiveness, to obtain positive effects from the implementation of projects for organizing railway test ranges, as well as effective integration into projects for the development of international transport corridors.

Keywords: transport economy; test range technologies; international transport corridors.

Работа выполнена за счет средств государственного задания на выполнение проекта «Совершенствование механизмов взаимодействия между полигонными структурами и региональными центрами корпоративного управления на примере Восточного полигона железных дорог ОАО “РЖД”».

Введение

Эффективное управление транспортной инфраструктурой означает параллельное решение двух основных задач: оптимальность распределения ресурсов с точки зрения глобальных цепочек добавленной стоимости, а также рост производительности, способный к трансляции во все смежные отрасли экономики. Для решения этих задач время от времени усиливается реформенное давление на организацию работы транспорта и принципы управления транспортной инфраструктурой. К сожалению, реформы по большей части направлены на поиск оптимальных схем управления вертикально интегрированным холдингом в отрыве от задач горизонтальной интеграции.

При этом также реализуются проекты интермодального кооперирования на транспорте с целью сокращения «экономических расстояний» и поиска путей такой организации взаимодействия между участниками транспортного процесса, которая позволит сократить потери добавленной стоимости при передаче грузов между ними.

Рост производительности труда на транспорте теоретически мультиплицируется в смежные отрасли, что создает предпосылки государственного вмешательства в крупные инфраструктурные проекты на транспорте. Однако фактически полагаем, что механизмы оптимизации,

заложенные в структурную реформу на железнодорожном транспорте имеют ограниченное влияние на мультипликативный эффект и рост мультифакторной производительности в экономике в целом ввиду неверно расставленных приоритетов между обеспечением выработки и трудоемкости в задаче роста производительности

Постановка проблемы

Основная проблема современного этапа развития Транссибирской магистрали российских железных дорог заключается в отсутствии конкурентоспособности предлагаемых ею проектов транспортного строительства ввиду невозможности достижения их окупаемости на фоне экспансии международных транспортных коридоров Запада и Востока. Географическое положение перестало играть важную роль в организации логистики на континенте, а значит, естественные преимущества не позволяют достигать эффективности. При этом невозможно добиться положительных результатов за счет копирования зарубежных моделей развития транспорта ввиду колоссальных различий в принципах его организации и достижении коммерческого успеха.

Постановка задачи

Предмет настоящего исследования — социально-экономические отношения, возникающие при применении принципа управления транспортным коридором к организации вовлечения Транссибирской магистрали в международные транспортные коридоры Евразии. Для успешного достижения цели исследования необходимо решение следующих взаимосвязанных задач:

— критический анализ практик применения принципа управления коридором на примере европейских и азиатских маршрутов;

— выявление условий успешной имплементации лучших практик управления транспортным коридором к деятельности Транссибирской магистрали.

Цели исследования

Основная цель данного исследования — в выявлении условий успешной имплементации зарубежных проектов к опыту управления международными транспортными коридорами с участием Транссибирской магистрали.

Методы исследования

В работе были использованы методы исторического и системного анализа, методы сравнения и группировки, методы сопоставления, а также диалектические методы познания.

Существует мнение, что степень влияния развития транспортной инфраструктуры на мультифакторную производительность тем выше, чем больше «узких мест» содержит исследуемая сеть железных дорог. Иными словами, развитие инфраструктуры транспорта может вносить различный вклад в рациональность цепочек добавленной стоимости в зависимости от

фактических потребностей в развитии инфраструктурного комплекса. С такой позицией можно согласиться в контексте развития автомобильных дорог, однако если речь идет о Транссибирской магистрали, то обеспечение связности территорий по сети железных дорог может быть достигнуто только тогда, когда на протяжении всей магистрали отсутствуют «узкие места».

В частности, если сравнить схему российских железных дорог со схемой железнодорожного сообщения в Европе, Северной Америке или планируемой схемой железных дорог в рамках проекта *CAREC*, то очевидно преобладание горизонтальных связей в первом случае и наличие массы кружных маршрутов на всех остальных направлениях (рис. 1). Поэтому расшивка узких мест Транссиба, особенно той его части, которая пролегает к востоку от Уральских гор, — это единая технологическая задача, которая будет проецироваться в единый рост выработки и производительности на всей сети железных дорог.

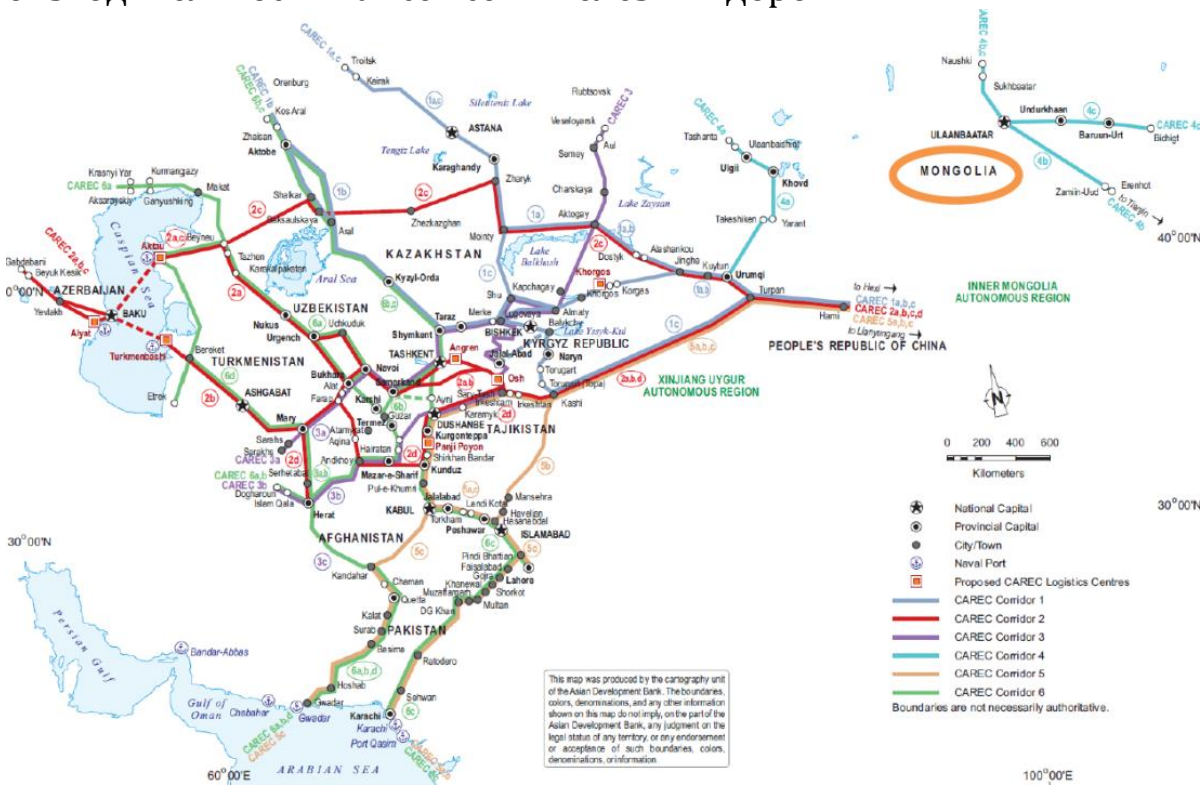

Рис. 1. **Транспортные коридоры *CAREC***

При этом считается, что организация интегрированной логистики позволяет оптимизировать цепочки добавленной стоимости за счет сокращения транспортной составляющей в стоимости торгуемых товаров и отчасти услуг. Например, в Европейском Союзе оптимизация логистического взаимодействия и применение принципа управления коридором к организации поставок на интегрированных логистических сетях, по оценкам экспертов, приводит к сокращению цен перевозимых товаров на 13—15%.

Полагаем, что высокая оценка может быть получена только при условии оптимизации транспортного сообщения в целом, а не за счет только организации логистики в режиме «одного окна». Наличие гибкой инфраструктуры и высокая интермодальность, стимулирование использования нескольких видов транспорта для построения наиболее оптимального маршрута позволяют транспортным коридорам быть эффективными и на длинных, и на коротких расстояниях, при движении север—юг и запад—восток без существенной разницы в возникающем в итоге положительном экономическом эффекте. Именно в этом видится способность оказывать позитивное влияние на цепочки добавленной стоимости и мультифакторную производительность. И именно в этом, а не в реализации технического процесса управления полигоном железных дорог, видится рациональное зерно в организации перевозок по принципу «управления коридором».

Матричная схема железных дорог предполагает матричную схему цепочки добавленной стоимости, тогда как вертикально интегрированный холдинг ОАО «РЖД» управляет горизонтальной интегрированной сетью дорог, и формирование полигонов железных дорог нацелено на увязку в едином техническом процессе вертикально интегрированных функциональных филиалов.

Если национальная сеть железных дорог ориентирована на рост дальности перевозок, то конкурировать на равных в вопросах транспортной логистики и перевалки грузов между различными видами транспорта с матричными структурами не представляется возможным, и это ни в коем случае не должно быть целью структурной реформы на транспорте.

Неэффективность системы управления полигоном железных дорог возрастает за счет экономически необоснованного аутсорсинга логистических услуг в едином транспортном пространстве в процессе формирования интегрированной транспортной услуги. Аутсорсинг оказывается выгоден только при условии возникновения положительного эффекта масштаба при переводе части постоянных затрат в переменные или прямой экономии по ряду элементов затрат (чаще всего по затратам на оплату труда и отчислениям на социальные нужды). Результативность последней меры не доказана, если оценивать ее не по формальному уровню производительности труда без учета вклада выработки и трудоемкости работ, а эффект масштаба, как известно, действует как при росте, так и при снижении показателей, поскольку является объективным экономическим явлением. Иными словами, если железнодорожный транспорт конкурентоспособен только на дальних перевозках низкомаржинальных грузов, то ожидание позитивного эффекта масштаба от перевода логистики на аутсорсинг выглядит экономически наивно в условиях роста стоимости отправок и снижения средней дальности. При этом на аутсорсинг логистическим операторам передано более 70%

грузовых потоков, и ими осуществляется практически полный цикл транспортной обработки грузов.

В этом контексте также важной проблемой становится рациональность использования подвижного состава: количество отставленных от движения грузовых вагонов постоянно растет, коэффициенты занятия станционных путей возрастают, что неизменно негативно сказывается на участковой скорости и, разумеется, приводит к снижению конкурентоспособности железнодорожного транспорта.

Политические, страновые и глобальные риски также не добавляют оптимизма при формировании прогноза реального развития уровня транспортно-логистического сервиса на Транссибе с привлечением логистических аутсорсеров. Перевод транспортировки грузов на морской транспорт проиллюстрирован снижением доли транспортных услуг в общем объеме экспорта услуг. В условиях пандемии коронавируса ситуация несколько изменяется, особенно в последнее время — с момента разрешения транзита санкционных товаров по железным дорогам Евразийского экономического союза, однако, полагаем, что это временное явление, и нет оснований рассчитывать на то, что последует массовый переход грузов в контейнерах с морского на железнодорожный транспорт. Об этом говорит география расположения основных контейнерных терминалов лидеров товарных платформ — большая часть расположена в местах, примыкающих к портовым мощностям.

В теории профессора Х. Крампе все участники транспортно-логистического узла, являющегося точкой интермодальности транспортной сети, экономически равны и осуществляют свою деятельность на базе получения собственной выгоды. При этом они должны иметь недискриманационный доступ к инфраструктуре транспорта и логистики.

В этом контексте возникает вопрос о применимости данной модели для российской действительности при достижении цели интеграции Транссибирской магистрали в международные транспортные коридоры. Полагаем, что реализация принципа единого окна при использовании инфраструктуры железнодорожного транспорта не достигнута на данном этапе даже на уровне согласованности деятельности функциональных и территориальных филиалов ОАО «РЖД», а не только на уровне единых транспортно-логистических сервисов в международных транспортных коридорах, даже на уровне Евразийского экономического союза. Ситуация усугубляется стадией жизненного цикла основной части объектов инфраструктурного комплекса Транссибирской магистрали. В условиях систематического невыполнения планов окночасовой работы сложно представить возможности дополнительного эффекта масштаба от роста конкурентоспособности сервиса.

Если обратить внимание на карту движения морских грузов, то можно сделать однозначный вывод о нерациональности имеющейся сервисно-

логистической стратегии вовлечения Транссибирской магистрали в международные транспортные коридоры. Направления использования транспортной инфраструктуры железных дорог и направления использования транспортной инфраструктуры обеспечивающих транзит морских портов не позволят достичь искомого синергетического эффекта от проектов транспортной интеграции.

Сопоставление приведенных данных с данными о структуре грузооборота позволяет сделать следующие **выводы** о перспективах вовлечения Транссибирской магистрали в международные транспортные коридоры на правах равного партнера: системы вагонного клиринга и относительная самостоятельность регионального центра управления полигоном в обход регионального центра корпоративного управления, оперирование путями отстоя подвижного состава, резервы путей необщего пользования для отстоя на них собственного подвижного состава.

Основные выводы, позволяющие достичь цели настоящего исследования, приведены в таблице.

Основные направления повышения эффективности имплементации принципа управления коридором к Транссибирской магистрали

Предмет управления	Текущее состояние	Целевая модель
Управление и координация	Вертикальная интеграция	Горизонтальные и матричные структуры
Узкие места	Оценка без привязки к транспортному коридору	Влияние на пропускную и провозную способность всего транспортного коридора
Управление производительностью	Выработка	Трудоемкость
Деятельность оператора	Ориентация на дальность и массовость	Ориентация на интермодальность
Отставленные от движения вагоны	Сокращают участковую скорость	Должна быть предусмотрена система клиринга собственных вагонов и биржевой торговли возможностью занятия путей необщего пользования
Стадия жизненного цикла инфраструктуры	Систематическое невыполнение плана окночасовой работы	Изменение техпроцесса при переходе на матричную систему управления и строительстве третьих путей на грузонапряженных участках восточной части Транссиба и БАМа

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 347.463:656.265

© Землина Ольга Михайловна
— кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры «Транспортное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования, член направления «Транспортная безопасность» — эксперт НЭС ЦИПБ РАН
Zemlin.Aldr@yandex.ru

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

Анализ и пути совершенствования законодательства о безопасности железнодорожного транспорта

Аннотация. В статье раскрыта законодательная составляющая обеспечения безопасности объектов железнодорожного транспорта как неотъемлемого элемента национальной безопасности Российской Федерации. Рассмотрены основные понятия, такие как «зона транспортной безопасности» и «антитеррористическая защищенность объекта» железнодорожной инфраструктуры. Доказано, что противодействие терроризму невозможно без проведения категорирования объектов транспортной инфраструктуры и утверждения критериев безопасности подвижного железнодорожного состава. Изучены организационно-правовые условия эксплуатации железнодорожного транспорта и на их основе даны рекомендации по дальнейшему совершенствованию нормативно-правовой базы в сфере безопасности железнодорожного транспорта.

Ключевые слова: безопасность; законодательство; транспорт; терроризм; противодействие.

© Olga M. Zemlina
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department ‘Transport Law’ of the Law Institute of the Russian University of Transport, honored worker of high professional education of the Russian Federation, member of the direction ‘Transport security’, an expert

of the Scientific-Advisory Section of the Center for Security Studies
of the Russian Academy of Sciences (SAS CSS RAS)

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

Analysis and ways to improve legislation on railway transport security

Abstract. The current paper has considered the legislative component of enforcing railway transport security as an integral element of the national security of the Russian Federation. There have been considered such basic concepts as "transport security zone" and "anti-terrorist security of an object" of the railway infrastructure. There has been proved that counteracting terrorism is impossible without putting transport infrastructure facilities into categories and approving security criteria for rolling stock. There have been studied organizational and legal conditions for railway transport operation and, on their basis, there have been made recommendations for further improving the regulatory framework in the field of railway transport security.

Keywords: security; legislation; transport; terrorism; counteracting.

Безопасность железнодорожного транспорта является неотъемлемой частью российской национальной безопасности. При этом имеет особое значение правовое сопровождение транспортной деятельности.

Законодательно определены категории объектов транспортной инфраструктуры. Так, в силу п. 5 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» к указанному виду объектов отнесены: железнодорожный вокзал и станция, автовокзал и автостанция, тоннель, эстакада, мост и прочие инфраструктурные объекты, задействованные в обеспечении работы тех или иных элементов транспортного комплекса.

В рамках рассматриваемой статьи также стоит упомянуть и ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации», которой раскрывается перечень объектов, включенных в инфраструктуру железнодорожного транспорта общего пользования.

Помимо объектов транспортной инфраструктуры Федеральный закон «О транспортной безопасности» определяет такие понятия, как «зона транспортной безопасности» и «подразделение транспортной безопасности». Соответственно, находят свое законодательное закрепление такие важные элементы деятельности сотрудников

подразделения транспортной безопасности, как досмотр транспортных средств и граждан.

Проблема создания концепции правотворческой политики обусловлена необходимостью системного управления обществом [2, стр. 24]. Под понятием «транспортная безопасность» Федеральный закон «О транспортной безопасности» понимает режим защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Безусловно, в качестве указанного вмешательства следует понимать такое преступное деяние, которое, с одной стороны, угрожает безопасной работе транспортного комплекса, а с другой — приводит к наступлению отрицательного последствия в отношении граждан или имущества транспортного комплекса.

В п. 6 ст. 3 Федерального закона от 6 марта 2006 г. № 35-ФЗ «О противодействии терроризму» нашел свое закрепление термин «антитеррористическая защищенность объекта». Законодатель понимает под этим такую защищенность того или иного строения, здания, сооружения, места массового скопления людей, которая создает затруднения для проведения террористической деятельности. При этом закон определяет, что под местом массового скопления людей понимается место массового скопления с числом людей, превышающим 50 человек, на территории общего пользования, вне зависимости от того, происходит такое скопление в пределах или вне пределов населенного пункта.

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

Следует констатировать, что основными элементами механизма указанной выше антитеррористической защищенности являются предупредительные меры противодействия терроризму в силу ст. 2 Федерального закона «О противодействии терроризму»). В соответствии п. «а» ч. 4 ст. 3 Закона противодействие — комплекс мероприятий по предупреждению террористических проявлений, выявлению и нейтрализации причин и условий их совершения.

Категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств для минимизации террористической угрозы проводится в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности». Не стоит забывать, что административно-правовые формы и методы деятельности на транспорте могут идти в разрез с принципами правового государства.

Росжелдор возглавляет систему российской транспортной безопасности, ведет реестр объектов транспортной инфраструктуры, реестр транспортных средств, производит категорирование объектов железнодорожного транспорта в соответствии с утвержденным порядком,

где в качестве основной угрозы назван террористический акт и его последствия и т.д.

Постановлениями Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1633 и от 10 октября 2020 г. № 1653 утверждены требования по обеспечению транспортной безопасности подвижного железнодорожного состава, его антитеррористической защищенности. Оценку уязвимости подвижного железнодорожного состава и железнодорожного узла можно охарактеризовать как деятельность по изучению и дальнейшему описанию технологических и технических характеристик антитеррористической защищенности железнодорожного транспорта, в том числе в рамках трансформации сферы железнодорожных перевозок с учетом модернизации цифровой экономики.

Итоги проверки уязвимости железнодорожной инфраструктуры визируются органами транспортной безопасности. Федеральным законом «О транспортной безопасности» предусмотрены сроки разработки и утверждения планов обеспечения безопасности железнодорожной транспортной инфраструктуры. В них указываются меры защиты железнодорожного транспорта, реализация которых возложена на субъектов транспортной инфраструктуры.

Нормативными правовыми актами в сфере железнодорожного транспорта урегулированы аккредитация и аттестация структур безопасности, комплекс антитеррористических мероприятий, информационное обеспечение транспортной безопасности. В информационной системе транспортной безопасности содержатся данные о сотрудниках и пассажирах. Особое внимание — к перевозке груза в прямом смешанном сообщении.

Поскольку железнодорожный комплекс является стратегическим ресурсом жизнеобеспечения государства, информация относительно его безопасности отнесена к государственной тайне, так как утечка подобной информации способна дестабилизировать деятельность железнодорожного транспорта.

Бесспорно утверждение, что террористические акты на железнодорожном подвижном составе по тяжести последствий находятся на втором месте после техногенных транспортных катастроф [1, стр. 11].

Организационно-правовые условия эксплуатации железнодорожного транспорта содержатся в Федеральных законах «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации». В силу норм указанных законов полномочия по охране стратегических объектов железнодорожного транспорта и специальных грузов возложены на подразделения ведомственной охраны и войска Росгвардии.

Таким образом, следует констатировать, что на современном этапе развития существующее состояние правового регулирования, а также состояние организационно-властного механизма в достаточной степени

ориентированы и эффективно решают такие проблемные такие вопросы, как:

— качественное формирование и функционирование системы защищенности железнодорожного транспорта от террористических посягательств;

— установление необходимых механизмов коммуницирования властных структур, компетентных в указанной сфере общественных отношений, и непосредственно субъектов железнодорожной инфраструктуры;

— обеспечение создания и качественного функционирования штатов служб безопасности указанных объектов;

— надлежащее оборудование инженерными и иным соответствующим техническим оборудованием объектов железнодорожной инфраструктуры;

— обеспечение действенных механизмов, обеспечивающих реализацию режимных и охранных мер;

— функционирование системы информации и анализа.

Безусловно, совершенствование законодательства в сфере безопасности железнодорожного транспорта является одним из приоритетных направлений модернизации российского законодательства. Только за 2017—2021 гг. был внесен ряд существенных новаций, в том числе и относящихся к порядку аккредитации юридических лиц, реализующих оценку уязвимости и в перечень объектов железнодорожного транспорта, безопасность которых должна быть усилена.

Следует отметить, что также были реализованы следующие нормативные правовые меры:

— утверждены требования безопасности в отношении построек на землях транспорта;

— скорректированы Правила обязательной сертификации технических средств безопасности обеспечения транспортной безопасности (утверждены постановлением Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 969);

— дополнены требования безопасности при строительстве объектов железнодорожной инфраструктуры;

— изменены правила аккредитации юридических лиц, участвующих в оценке уязвимости;

— определена форма аттестационных документов и свидетельства об аттестации сотрудников служб безопасности;

— расширен перечень объектов, охраняемых ведомственной охраной Минтранса России.

Исходя из вышеизложенного, в целях дальнейшего совершенствования нормативно-правовой базы в сфере безопасности железнодорожного транспорта, предлагаем:

1) проверку информации об угрозе совершения террористического акта в отношении железнодорожного транспортного средства осуществлять в соответствии положениями ч. 7 ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности»;

2) категоризацию степеней безопасности, в том числе и механизм и порядок их объявления определять в соответствии с ч. 2 ст. 7 Федерального закона «О транспортной безопасности»;

3) оперировать сведениями, размещенными в паспорте объекта железнодорожного транспорта, в соответствии с ч. 8 ст. 5 Федерального закона «О транспортной безопасности»;

4) санкционировать допуск к работе в структурах транспортной безопасности железнодорожных объектов исключительно аттестованных сотрудников, успешно прошедших подготовку в соответствии со ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности». В случае обнаружения фактов, содержащихся в ч. 1 ст. 10 Закона, незамедлительно отстранить их от несения службы;

5) оборудовать объект железнодорожной инфраструктуры техническими средствами, отвечающими требованиям ч. 8 ст. 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности», а также обеспечить:

— функционирование систем видеонаблюдения в границах и по периметру зоны железнодорожного узла;

— проводить идентификацию физических лиц в границах зоны железнодорожного узла;

— осуществлять мониторинг данных видеонаблюдения в произвольное время;

— обеспечить механизм длительного хранения данных видеонаблюдения и видеомониторинга [3, стр. 38].

Полагаем, что реализация указанных предложений позволит перевозчикам сократить расходы на оплату услуг сторонних специалистов в области транспортной безопасности и самостоятельно планировать и реализовывать все необходимые организационно-технические охранные мероприятия.

Литература

1. Землин, А. И. Противодействие терроризму. Организационно-правовое обеспечение на транспорте : учебное пособие / А. И. Землин, В. В. Козлов. — Москва : Издательство Юрайт, 2020.
2. Матвеева, М. А. Концепция правотворческой политики: проблема теоретического обоснования / М. А. Матвеева // Образование и право. — 2017. — № 3.
3. Пищелко, А. В. Организационно-правовые основы транспортной безопасности в России / А. В. Пищелко // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 8.

References

1. Zemlin, A. I. Protivodeystviye terrorizmu. Organizatsionno-pravovoye obespecheniye na transporte : uchebnoye posobiye [Counteraction to terrorism.

Organizational and legal support in transport: textbook] / A. I. Zemlin, V. V. Kozlov. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2020.
2. Matveyeva, M. A. Kontseptsiya pravotvorcheskoy politiki: problema teoreticheskogo obosnovaniya [The concept of law-making policy: the problem of theoretical justification] / M. A. Matveyeva // Obrazovaniye i pravo. — 2017. — № 3.
3. Pishchelko, A. V. Organizatsionno-pravovyye osnovy transportnoy bezopasnosti v Rossii [Organizational and legal foundations of transport security in Russia] / A. V. Pishchelko // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 8.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 614.8

© Ирошников Денис Владимирович
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Теория права, история права
и международное право» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
dv-iroshnikov@mail.ru

Становление и развитие теории безопасности в России

Аннотация. В статье исследуются вопросы становления и развития теории безопасности в России как комплексной системы научного знания. Данный процесс был проанализирован не столько с организационной (когда и какие научные организации, коллективы, научные школы, рабочие группы и отдельные ученые занимались данной проблематикой), сколько с научной точки зрения. Первая задача исследования — выявить конкретные научные результаты, которых добились исследователи на том или ином этапе становления теории безопасности. Процесс становления теории безопасности был относительно длительным и объективно непростым, поскольку на него оказывалось существенное политическое и идеологическое влияние в период СССР. В связи с этим теория безопасности начала активно развиваться только после распада СССР. Новые общественно-политические условия послужили становлению принципиально иной парадигмы безопасности, подразумевающей ее широкое понимание. Это послужило толчком к появлению целого ряда соответствующих научных исследований, посвященных теоретическим вопросам безопасности, в том числе понятийно-категориальному и структурно-функциональному аспектам. Поскольку безопасность есть междисциплинарная научная категория, формирование ее теории параллельно осуществлялось в философских, юридических, политических, социологических и других науках. Особых успехов в исследовании теоретических аспектов безопасности добились ученые-юристы, поскольку соответствующие исследования базировались на изучении соответствующей отрасли законодательства РФ. В связи с этим необходимо разграничить теорию безопасности и различные вариации правовой теории безопасности. Проведенный анализ генезиса теории безопасности в российской науке позволил автору с определенной долей условности выделить в становлении теории безопасности три этапа,

каждый из которых характеризуется соответствующим вкладом в ее разработку. Исследование призвано стать методологической основой для проведения дальнейших изысканий в сфере теоретических основ безопасности и национальной безопасности, а также ее видов.

Ключевые слова: безопасность; наука о безопасности; теория безопасности; национальная безопасность; государственная безопасность; транспортная безопасность.

© Denis V. Iroshnikov
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department
“Theory of law, history of law and international law”
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Formation and development of security theory in Russia

Abstract. The current paper has examined the formation and development of security theory in Russia as an integrated system of scientific knowledge. This process was analyzed not only from the organizational point of view (when and which scientific organizations, teams, scientific schools, working groups and individual scientists were engaged in this issue), but from a scientific point of view. The first issue of the current study was to identify specific scientific results that researchers achieved at one stage or another of the security theory formation. The security theory development was relatively long and objectively difficult, since it had been politically and ideologically influenced during the period of the USSR. In this regard, security theory began to actively develop only after the collapse of the USSR. The new socio-political conditions served to form a fundamentally different security paradigm, implying its broad understanding. This served as the impetus for the emergence of a number of relevant scientific studies devoted to theoretical security issues, including conceptual-categorical and structural-functional aspects. Since security is an interdisciplinary scientific category, its theory formation occurred in parallel in philosophical, legal, political, sociological and other sciences. Legal scholars have achieved particular success in the study of theoretical aspects of security, since the relevant studies were based on the study of the relevant branch of the legislation of the Russian Federation. In this regard, it has been necessary to distinguish between security theory and various variations of the legal security theory. The conducted analysis of the security theory genesis in Russian science allowed with a certain degree of convention to single out three stages in the security theory development, each of which has been characterized by a corresponding contribution to its development. The current study is intended to become a methodological basis for further research in the

field of theoretical foundations of security and national security, as well as its types.

Keywords: security; security science; security theory; national security; state security; transport security.

Ключевая методологическая проблема, которую необходимо решить при анализе становления теории безопасности, связана с определением отправной временной точки, с которой можно связать зарождение научной теории. Для решения данной проблемы необходимо выявить способствовавшие формированию теории объективные исторические предпосылки.

В отличие от тех или иных прикладных открытий, которые могут быть относительно точно датированы, теоретические представления в науке объективно формируются постепенно. Становление той или иной теории — процесс длительный, он требует целого ряда фундаментальных исследований, публикации их результатов и апробации. В формировании теории, как правило, участвует не отдельный ученый, а одна или несколько научных школ. В связи с этим сложно назвать конкретную отправную точку в процессе формирования отечественной теории безопасности.

Эволюция идеи о безопасности, в том числе о ее соотношении с правом, восходит к трудам античных мыслителей. В эпоху буржуазных революций в Европе концепция безопасности была разработана видными просветителями того времени. В петровскую эпоху идеи о безопасности проникают в российскую политико-правовую мысль. Особую роль в становлении безопасности как правовой категории и ее отражении в российском праве сыграла Екатерина II. Впоследствии проблематика безопасности была разработана отечественными дореволюционными мыслителями.

Однако развитие этих идей в отечественной научной мысли фактически обрывается с приходом советской власти. Идеологи социалистической концепции государства и права, по сути, свели понимание безопасности лишь к государственной безопасности. Внешнее ее выражение ограничивалось военным аспектом, а внутреннее — противодействием угрозам государственной безопасности внутри страны. Один из видных революционеров, активный деятель кодификационных работ и известный теоретик советского права П. И. Стучка называл общественную безопасность безопасностью буржуазии [37, стр. 125], что предопределило ее второстепенную роль в советском праве.

Под эгидой противодействия угрозам государственной безопасности были идеологически обоснованы и практически осуществлены массовые политические репрессии в стране, а также велась борьба с инакомыслием в различных проявлениях несогласия с социалистическим режимом.

Вместе с тем и сама теория права, в которой дореволюционные исследователи видели элементы безопасности, претерпела существенные изменения. Такие понятия, как «право», «норма права», «законность», «правосознание» и вслед за ними весь понятийный аппарат теории права, были критически пересмотрены в соответствии с требованиями революционной практики и политикой партии [28, стр. 89]. В новой социалистической теории права места для безопасности не нашлось. Сам термин «безопасность», по точному замечанию С. В. Степашина, «в условиях Советского Союза был предан забвению и почти 70 лет не употреблялся даже в энциклопедических словарях» [36, стр. 30].

Думается, что зарождением новой отечественной парадигмы, выраженной в более широком понимании безопасности, можно считать вторую половину 1980-х гг., с чем соглашаются и другие исследователи [33, стр. 156].

Как представляется, авария на Чернобыльской АЭС (несмотря на то что в советских средствах массовой информации она была умышленно освещена искаженно в целях сокрытия реальных масштабов [16, стр. 6]) во многом заставила советских ученых более широко посмотреть на вопросы безопасности.

Человек столкнулся с невидимой глазу угрозой безопасности, которая не содержала военного аспекта, что явно указывало на то, что проблема безопасности человека гораздо более широкая и не может сводиться лишь к государственной безопасности.

Академик В. А. Легасов, который непосредственно курировал вопросы ликвидации аварии на Чернобыльской АЭС, в развитие своей концепции о безопасности техносферы писал о необходимости качественно нового подхода к проблемам обеспечения безопасности [23, стр. 99]. Ученый широко смотрел на проблему безопасности человека сквозь призму реальных и потенциальных угроз и в своих научных трудах предлагал, по сути, новую методологию обеспечения безопасности.

Политическую почву для принципиально новой концептуальной основы безопасности, в том числе изменение взглядов на ее понятийно-категориальный аппарат и структурно-функциональные аспекты, подготовила перестройка.

Постепенный отход от огосударствления в вопросах безопасности можно наблюдать на примере эволюции Конституции РСФСР 1978 г., в которой первоначально было закреплено лишь понятие «безопасность страны», являющееся по смыслу синонимом государственной безопасности. В результате поправок, которые были внесены в данную Конституцию в процессе демократизации общества в 1989—1992 гг., существенно изменились конституционные основы обеспечения безопасности. Теперь как обобщающая в Конституции РСФСР стала фигурировать категория «безопасность», а в качестве ее видов Основной

Закон различал государственную безопасность, общественную безопасность и экологическую безопасность.

В этих условиях предыдущая концепция, отражающая примат интересов государства по отношению к интересам личности и, соответственно, приоритет государственной безопасности по отношению к иным ее видам, стала неприменимой к новому государству. Категория «государственная безопасность» оказалась слишком узкой для обозначения совокупности безопасности общества в целом, безопасности государства как продукта общества и безопасности личности, которая рассматривалась теперь как высшая ценность в демократическом обществе.

Новую концепцию безопасности начала разрабатывать еще в 1990 г. инициативная группа при комитете Верховного Совета СССР по науке, народному образованию, культуре и воспитанию с привлечением ученых и политиков [38, стр. 78].

Впоследствии, 5 марта 1992 г. был принят Закон РФ № 2446-1 «О безопасности», определивший принципиально новую сферу правового регулирования. Однако научная теория безопасности сильно отставала. Принятие закона ознаменовало появление научных исследований по изучению сферы безопасности как новой и актуальной для общественных наук того времени. Нужно сказать, что новый (и беспрецедентный — принятый впервые в нашей стране) закон лег в основу не только юридических исследований. Поскольку в нем содержалась официальная государственная позиция относительно понятийно-категориального аппарата безопасности и механизма ее обеспечения, положения нормативного правового акта подвергали научному анализу философы, социологи, политологи и представители других отраслей науки.

Однако следует обратить внимание и на отрицательную сторону процесса влияния Закона РФ «О безопасности» на теорию безопасности. Анализ научных трудов, посвященных вопросам безопасности, показывает, что ученые, как правило, восприняли законодательные положения как аксиому, не подвергая их не только критике, но даже элементарному научному анализу. Наука «начиналась» уже за пределами положений закона, они же просто были перенесены в научные труды как объективная данность, что обусловило идентичность научного и нормативного понимания вопросов безопасности. Эту тенденцию нельзя назвать положительной, ибо юридические науки (прежде всего теоретико-правовая, хотя и отраслевые не в меньшей степени) призваны проверять на научных основаниях положения законодательства, проводить сравнительно-правовой анализ, тем самым вырабатывая рекомендации по совершенствованию действующего законодательства в рамках реализации своей прикладной функции.

Рассмотренные выше обстоятельства послужили мощным толчком к разработке общей теории безопасности в отечественной науке.

При этом важно сделать методологическое замечание, разграничив теорию безопасности и различные вариации *правовой* теории безопасности. В целях реализации принципа объективности исследования необходимо обратиться к достижениям не только правовых, но и ряда других общественных наук, что будет правильным с методологической точки зрения, поскольку безопасность есть сложная и комплексная категория и нужно понимать, что формирование теории безопасности происходило не только силами ученых-юристов.

Г. С. Пыпина, предпринявшая попытку комплексного изучения становления теории безопасности в России, подробно рассмотрела общественно-политические условия развития этой теории, описала основные периоды ее становления, а также коснулась некоторых тенденций в ее разработке [33, стр. 156—175]. Однако автор не описала непосредственно теорию безопасности в ее эволюции, ограничившись лишь общей характеристикой политико-правовых основ ее становления.

Представляется целесообразным рассмотреть процесс эволюции теории безопасности в отечественной науке, отразив конкретные результаты тех или иных исследований в становлении данной теории.

В 1990-е гг. в периодических изданиях начали появляться научные статьи, в которых отражалась новая парадигма понимания безопасности и содержались первые мысли о необходимости разработки теории безопасности, в том числе ее понятийно-категориального аппарата, с учетом методологических, структурных, функциональных и других ее особенностей. В первую очередь к ним можно отнести работы И. А. Лазарева [20; 21], О. А. Белькова [6], Л. И. Шершнева [40], М. А. Лескова [24], В. С. Приумова [29], А. А. Прохожева [32], В. А. Ларина [22], В. А. Крючкова [19], П. Г. Белова [5], С. Васильева [9] и некоторых других исследователей. Эти немногие научные работы сыграли огромную роль в становлении теории безопасности и впоследствии легли в основу более фундаментальных и комплексных трудов диссертационного и монографического характера.

С. Васильев кратко проанализировал подходы к пониманию безопасности с древнейших времен, сделав акцент на том, что за пять-шесть лет, предшествующих его исследованию, границы понятия «безопасность» в трудах отечественных исследователей существенно расширились [9, стр. 41—42]. Автор рассмотрел национальную безопасность как научную категорию, принципиально определив ее как состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства, но сделав акцент на том, что такое состояние достигается совместными действиями государственных и общественных институтов [9, стр. 3]. Такой подход, сочетающий в себе государственные и общественные институты как субъекты обеспечения безопасности, стал весьма прогрессивным для того времени. Официальная позиция государства относительно участия общественных структур и институтов

гражданского общества в обеспечении безопасности была отражена в нормативных актах и документах стратегического планирования значительно позже.

В определении безопасности О. А. Белькова сделан акцент на сохранении качественной определенности социума, его структур, институтов и установлений и их свободном функционировании [6, стр. 91]. Такое видение выражало связь безопасности и свободы, что представляет особую ценность для исследования безопасности как правовой категории.

Л. И. Шершнев полагал, что в основе концепции безопасности должно лежать новое ноосферное мировидение, т.е. новое представление о целях и жизненно важных интересах и базовых ценностях России, ее роли и месте в мировом сообществе. Ключевым элементом ноосферного устройства жизни, по мнению автора, является человек [40, стр. 12]. Такой взгляд выступал в качестве нового подхода в связи с принятой в 1993 г. Конституцией РФ, провозгласившей человека, его права и свободы высшей ценностью.

В. С. Приумов, изучив понятие «национальная безопасность», обосновал необходимость его использования применительно к России, несмотря на ее многонациональный характер [29, стр. 55—56]. Автор дает понятие национальной безопасности, относя к объектам защиты помимо традиционных личности, общества и государства еще и национальные ценности и образ жизни, а также анализирует основные категории национальной безопасности, в том числе «жизненно важные интересы», «угрозы», «защиту» [29, стр. 56—57].

А. А. Прохожев также предлагал перестать вести «бесплодные споры о терминологии и твердо придерживаться в мировой практике понятия “национальная безопасность”» [32, стр. 13]. Профессор на момент публикации научной статьи видел серьезную угрозу в несбалансированности интересов государства, общества, различных социальных групп и личности [32, стр. 12]. Представляет интерес авторская позиция относительно предмета научной дисциплины «Национальная безопасность» и необходимости подготовки специалистов-профессионалов в данной сфере человеческой деятельности [32, стр. 12]. Как представляется, для науки понятие «национальная безопасность» — название не вполне корректное, логичнее было бы говорить о теории безопасности.

Следует сказать, что далеко не все авторы в 1990-е гг. однозначно восприняли новое для науки понятие «национальная безопасность» в качестве обобщающего для различных видов безопасности. Так, по мнению последнего председателя Комитета государственной безопасности В. А. Крючкова, «государственная безопасность — понятие более широкое. Национальная безопасность должна иметь в виду, прежде всего, этнические аспекты» [19, стр. 16].

По мнению В. А. Ларина, ценность исследования которого заключается в том, что он связал безопасность не только с мощью войск и внутренней охраны, но и с такими категориями, как «стабильность», «предсказуемость», «законность», «правопорядок», подлинная безопасность состоит в прогрессивном развитии общества [22, стр. 39].

Впоследствии идею о соотношении безопасности и устойчивого развития активно развили такие исследователи, как Х. А. Барлыбаев, М. И. Дзлиев и А. Д. Урсул [2; 3].

И. А. Лазарев определяет безопасность объектов социальной природы (государство, общество, социальная группа, человек, международные организации, объединения и т.д.) в широком, философском смысле как надежность их существования и устойчивого прогрессивного развития [21, стр. 77].

Можно выделить следующие общие тенденции становления теории безопасности в рассмотренных научных статьях:

— проанализировано и выработано понятие безопасности;

— утвердилось понятие национальной безопасности;

— окончательно закреплено триединство объектов безопасности — личность, общество и государство;

— получили первую научную разработку виды безопасности;

— получила распространение идея о взаимосвязи безопасности и устойчивого развития.

Дальнейшая научная разработка теории безопасности продолжалась в формате не только научных статей, но и диссертационных и монографических исследований.

Первой диссертационной работой, в которой была предпринята попытка комплексно обобщить теорию безопасности, стала докторская диссертация С. В. Степашина «Теоретико-правовые аспекты обеспечения безопасности Российской Федерации», защищенная им в 1994 г. Несмотря на то что в качестве объекта исследования выступила не безопасность как таковая, а безопасность Российской Федерации, в работе был представлен глубокий анализ теории безопасности.

С. В. Степашиным были описаны объекты и субъекты безопасности, их жизненно важные интересы, проанализированы угрозы безопасности и дана их классификация [36, стр. 30—33]. Нужно сказать, что теоретические аспекты безопасности, в том числе понимание ее субъектов, объектов и жизненно важных интересов, были полностью заимствованы из Закона РФ «О безопасности» (о недостатках чего упоминалось выше), однако классификация угроз и другие, более детальные аспекты изучения основывались уже не на нормативном, а на научном материале.

Автор рассмотрел также системно-структурные вопросы безопасности, изучив отдельно безопасность личности, общества и государства и представив декомпозицию для каждой. При этом безопасность личности он видел в единстве двух составляющих — физической и духовной

безопасности, для каждой из которых он представлял декомпозицию [36, стр. 37—52].

Позднее — на рубеже XX—XXI вв. — безопасность подверглась более пристальному изучению ученых-юристов, философов, политологов и социологов.

Были защищены одна кандидатская и две докторские диссертации по праву (В. И. Булавин [7], И. Н. Глебов [11] и Р. Ф. Идрисов [14]), в которых авторы исследовали в том числе вопросы теории безопасности. В частности, были проанализированы подходы к понятию безопасности и национальной безопасности в их соотношении, структурные особенности национальной безопасности, ее субъекты и объекты.

Несмотря на значимость исследуемых вопросов и прогрессивные выводы ученых, представляется, что только безопасность в чистом виде обладает той степенью категориальности, которая дает ей основание быть полноценной научной категорией. Национальная безопасность есть практико-ориентированное понятие, являющееся производным от этой категории, отражающим один из ее уровней.

Среди исследований данного периода можно отметить труды ученых-политологов. К ним можно отнести докторскую диссертацию С. З. Павленко «Безопасность Российского государства как политическая проблема» [27], в которой автор обосновывает необходимость разработки общей теории безопасности, а также рассматривает общетеоретические и методологические аспекты изучения безопасности государства как объекта общей теории безопасности, а также монографии А. В. Возженикова «Национальная безопасность России: методология исследования и политика обеспечения» [10], в которой подробно исследована методологическая сторона построения теории национальной безопасности, и М. Ю. Зеленкова «Правовые основы общей теории безопасности Российского государства в XXI веке» [12], где акцент сделан на общую теорию безопасности России, что, как представляется, немного противоречиво ввиду того, что *общая* теория и «безопасность России» логически несовместимы в рамках одной концепции.

Нельзя не отметить вклад ученых-философов в становление теории безопасности. Здесь в первую очередь хотелось бы выделить докторскую диссертацию Н. Н. Рыбалкина «Природа безопасности» [35], в которой автор глубоко исследует философскую сущность феномена безопасности, в том числе различные концепции его понимания, что, несомненно, вносит вклад в теорию безопасности, а также докторскую работу А. Л. Романович «Развитие и безопасность социоприродных систем: философско-методологический анализ» [34], в рамках которой была осмыслена эволюция проблемы безопасности в философии и научном познании, основные виды безопасности и иные вопросы, позволяющие построить теорию безопасности.

Представляют интерес также две кандидатские диссертации по философии, защищенные в рассматриваемый период: Ж. Н. Канищевой «Внутренняя безопасность общества» [15] и В. И. Коротец «Опасность и безопасность в современном мире: философско-культурологический анализ» [17], которые тоже сыграли роль в становлении теории безопасности в отечественной науке.

Не остались в стороне от формирования теории безопасности ученые-социологи. Среди социологических исследований можно выделить прежде всего две докторские диссертации: О. В. Бурьянова «Безопасность общества: социально-структурный и институциональный процессы» [8] и Ф. К. Мугулова «Безопасность личности в современной России: социально-институциональный анализ» [25], в которых проведено комплексное исследование безопасности личности и общества.

Вопросы теории безопасности были комплексно рассмотрены в монографии В. И. Ярочкина и Я. В. Бузановой «Теория безопасности» [41], опубликованной в 2004 г. В данной книге авторы отмечали, что «безопасность — это наука, которую надо изучать и развивать; это искусство, которое надо постигать; это культура, которую надо воспитывать» [41, стр. 11]. Следует отметить, что В. И. Ярочкин ранее предпринимал попытку обоснования создания науки о безопасности жизнедеятельности «Секьюритология» [42], которая не прижилась в России.

Нельзя не отметить вышедшую в свет в том же 2004 г. коллективную монографию под редакцией А. В. Опалева «Правовая основа обеспечения национальной безопасности Российской Федерации» [1], в которой также рассматривались некоторые вопросы теории безопасности.

Доктор экономических наук профессор А. А. Прохожев по итогам фундаментального и многолетнего исследования проблем безопасности изложил основы теории безопасности в монографии «Теория развития и безопасности человека и общества» [31] и других изданиях монографического характера. Не умаляя вклад других ученых, которые упоминались в данной статье, и тех, труды которых по причинам беспрецедентной комплексности поднимаемой в статье проблемы не были упомянуты, позволим себе отметить, что вклад А. А. Прохожева в становление теории безопасности не имеет аналогов в российской науке. Ему удалось на фундаментальном уровне, максимально объективно и глубоко изложить теорию безопасности, при этом отойти от ставшей к тому времени традиционной для науки категории «национальная безопасность», взглянув на проблему более широко.

Разработанная А. А. Прохожевым теория безопасности дала основание издать под его общей редакцией подготовленный коллективом кафедры национальной безопасности РАНХиГС при Президенте РФ учебник по общей теории национальной безопасности [26], который начинался с небольшого по объему учебного пособия, изданного А. А. Прохожевым еще

в 1996 г. [30]. С точки зрения органической связи науки и образования и с учетом принципиального отличия научной литературы от учебной при подготовке того или иного учебника теоретические вопросы, изложенные в нем, должны в идеале уже пройти научную апробацию, что хорошо понимали авторы рассмотренного учебника: в него были включены научно обоснованные и апробированные положения, которые с полной уверенностью можно назвать теорией безопасности. Именно в связи с этим учебнику уделяется такое внимание в данной статье, поскольку он рассматривается как определенный заключительный этап разработки теории безопасности в рамках отдельной научной школы.

Также заслуживает особого внимания коллективная монография «Безопасность России в XXI веке: социально-гуманитарное исследование» [4], которая позиционировалась как междисциплинарный проект МГУ имени М. В. Ломоносова и Отделения общественных наук РАН и посвящена фундаментальным вопросам феномена безопасности.

Можно выделить следующие общие тенденции становления теории безопасности в рассмотренных диссертационных и монографических трудах:

— выработан понятийно-категориальный аппарат безопасности;

— детально изучены объекты безопасности — личность, общество и государство и их жизненно важные интересы;

— получили глубокую научную проработку виды безопасности (общественная, экономическая, экологическая, информационная и пр.) и уровни безопасности (национальная, региональная, международная);

— были проанализированы субъекты обеспечения безопасности;

— научному анализу подверглись угрозы безопасности, в том числе была проведена их научная классификация.

С 2007—2008 гг. и до настоящего времени в российской науке проведено множество различных исследований, в том числе отраслевых, посвященных теоретическим основам конкретных видов безопасности. В одной из последних докторских диссертаций по праву (исследование С. Ю. Чапчикова [39]) также затрагиваются вопросы теории безопасности, что еще раз говорит о том, что в данной теории до настоящего времени остаются дискуссионные аспекты.

Следует отметить появление в России научных школ, разрабатывающих теорию отдельных видов безопасности. Так, например, научная школа Российского университета транспорта разрабатывает теорию транспортной безопасности [13; 18].

Проведенный анализ генезиса теории безопасности в российской науке, как представляется, позволяет с определенной долей условности выделить в становлении теории безопасности в России три этапа.

Первый этап начался с 1992 г. Его начало было обусловлено принятием в 1992 г. Закона РФ «О безопасности», а также Конституции РФ в 1993 г. Данный этап характеризовался публикацией в периодических изданиях

первых научных статей, содержащих новое видение проблем безопасности, а также первой диссертационной работой по данной проблематике, защищенной С. В. Степашиным.

Второй этап начался на рубеже XX и XXI вв. Начало этого этапа связано с принятием концепций национальной безопасности Российской Федерации в 1997 и в 2000 г., а также, возможно, террористическими актами в Москве в 1999 г. и в США 11 сентября 2001 г. Данный этап характеризовался целым рядом диссертационных и монографических исследований по философии, праву, социологии, политологии, экономике и другим наукам, которые внесли вклад в разработку теории безопасности.

Третий этап начался в 2007—2008 гг. и продолжается по сей день. Начало данному этапу положили принятие Стратегии национальной безопасности в 2008 г. и других документов стратегического планирования в сфере национальной безопасности, замена Закона РФ «О безопасности» новым федеральным законом в 2010 г., а также замена Федерального закона «О борьбе с терроризмом» Федеральным законом «О противодействии терроризму» в 2009 г. и другими законодательными изменениями в сфере безопасности. В научной литературе на основании результатов фундаментальных исследований, проведенных в предыдущем периоде, вопросы безопасности стали рассматриваться довольно широко, в том числе были исследованы теоретические основы отдельных видов безопасности (государственная безопасность, экономическая безопасность, информационная безопасность и т.п.).

Об окончательной сформированности теории безопасности можно говорить лишь условно. Поскольку любая научная деятельность предполагает постоянный поиск истины и система знаний, составляющая содержание науки, перманентно пополняется новыми знаниями, окончательно сформировать ту или иную теорию, невозможно.

В связи с этим возникает вопрос более глубокий: а можно ли считать теорию безопасности наукой? Этот вопрос сложный. С одной стороны, можно, поскольку она обладает основными признаками науки: является упорядоченной системой знаний, имеет свой предмет исследования и т.п. Однако, с другой стороны, наука должна занимать определенное место в системе наук, что будет в свою очередь определять ее методологию, и вот тут у теории безопасности главная проблема. Объективно ее невозможно однозначно отнести к юридическим, философским, политическим или экономическим наукам, равно как исключить из всех остальных, поэтому можно сделать вывод, что теория безопасности есть система научно-теоретических знаний о безопасности, имеющая междисциплинарный характер и функционирующая на стыке наук. Как представляется, говорить о том, что теория безопасности есть отдельная наука, на сегодняшний день применительно к России не приходится.

Литература

1. Авдеев, Ю. И. Правовая основа обеспечения национальной безопасности Российской Федерации : монография / Ю. И. Авдеев [и др.] ; под редакцией А. В. Опалева. — Москва, 2004.
2. Барлыбаев, Х. А. Соотношение устойчивого развития и безопасности (устойчиво-безопасное развитие) / Х. А. Барлыбаев // Безопасность Евразии. — 2006. — № 1.
3. Безопасность и устойчивое развитие России : монография / Н. П. Ващекин, М. И. Дзлиев, А. Д. Урсул [и др.]. — Москва, 1998.
4. Безопасность России в XXI веке : социально-гуманитарное исследование : монография / Э. М. Андреев [и др.]. — Москва : МГУ им. М. В. Ломоносова : ИСПИ РАН, 2006.
5. Белов, П. Г. О семантике, объектах и методах обеспечения национальной безопасности России / П. Г. Белов // Безопасность. Информационный сборник фонда национальной и международной безопасности. — 1998. — № 5—6.
6. Бельков, О. А. Понятийно-категориальный аппарат концепции национальной безопасности / О. А. Бельков // Безопасность. — 1994. — № 3.
7. Булавин, В. И. Национальная безопасность современной России : дис. … канд. юрид. наук / В. И. Булавин. — Нижний Новгород, 1999.
8. Бурьянов, О. В. Безопасность общества: социально-структурный и институциональный процессы : дис. … д-ра социол. наук / О. В. Бурьянов. — Новочеркасск, 1999.
9. Васильев, С. Новые подходы к пониманию безопасности России / С. Васильев // Обозреватель. — 1999. — № 3.
10. Возженников, А. В. Национальная безопасность России: методология исследования и политика обеспечения / А. В. Возженников. — Москва : Изд-во РАГС, 2002.
11. Глебов, И. Н. Правовые проблемы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации : дис. … д-ра юрид. наук / И. Н. Глебов. — Москва, 1999.
12. Зеленков, М. Ю. Правовые основы общей теории безопасности Российского государства в XXI веке / М. Ю. Зеленков. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2002.
13. Землин, А. И. Актуальные вопросы обеспечения транспортной безопасности в современной России / А. И. Землин // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 1 (13).
14. Идрисов, Р. Ф. Теоретические и правовые проблемы обеспечения национальной безопасности Российской Федерации : дис. … д-ра юрид. наук / Р. Ф. Идрисов. — Москва, 2002.
15. Канищева, Ж. Н. Внутренняя безопасность общества : дис. ... канд. филос. Наук / Ж. Н. Канищева. — Москва, 2001.
16. Ковзик, Г. О. Информационные сводки советских газет о первых днях чернобыльской аварии / Г. О. Ковзик, Т. А. Магсумов // Электронный научный журнал «Apriori. Серия: гуманитарные науки». — 2014. — № 3.
17. Коротец, В. И. Опасность и безопасность в современном мире: философско-культурологический анализ : дис. ... канд. филос. наук / В. И. Коротец. — Ростов на Дону, 2003.
18. Корякин, В. М. О соотношении понятия «транспортная безопасность» со смежными понятиями в области безопасности на транспорте / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 11 (23).
19. Крючков, В. А. Безопасность на нуле / В. А. Крючков // Мир безопасности. — 1997. — № 7.

20. Лазарев, И. А. К созданию общей теории безопасности / И. А. Лазарев // Военная мысль. — 1992. — № 11.
21. Лазарев, И. А. Проблемы разработки концепции национальной безопасности Российской Федерации / И. А. Лазарев // Проблемы глобальной безопасности. — Москва, 1995.
22. Ларин, В. А. Безопасность развития и развитие безопасности / В. А. Ларин // Свободная мысль. — 1996. — № 7.
23. Легасов, В. А. Проблемы безопасного развития техносферы / В. А. Легасов // Коммунист. — 1987. — № 8.
24. Лесков, М. А. Методологические основы построения модели безопасности социальных систем / М. А. Лесков // Проблемы глобальной безопасности. — Москва, 1995.
25. Мугулов, Ф. К. Безопасность личности в современной России: социально-институциональный анализ : дис. ... д-ра социол. наук / Ф. К. Мугулов. — Москва, 2004.
26. Общая теория национальной безопасности : учебник / А. В. Возженников [и др.] ; под общей редакцией А. А. Прохожева. — Москва : Изд-во РАГС, 2002.
27. Павленко, С. З. Безопасность российского государства как политическая проблема : автореф. дис. … д-ра полит. наук / С. З. Павленко. — Москва, 1998.
28. Плотниекс, А. А. Развитие общей теории права в период строительства основ социализма в СССР : дис. … д-ра юрид. наук / А. А. Плотниекс. — Рига, 1978.
29. Приумов, В. С. Методология комплексного исследования проблем безопасности России / В. С. Приумов // Проблемы глобальной безопасности. — Москва, 1995.
30. Прохожев, А. А. Национальная безопасность: основы теории, сущность, проблемы : учебное пособие / А. А. Прохожев. — Москва : Изд-во Рос. акад. гос. службы, 1996.
31. Прохожев А. А. Теория развития и безопасности человека и общества / А. А. Прохожев. — Москва, 2006.
32. Прохожев, А. А. Национальная безопасность: к единому пониманию сути и терминов / А. А. Прохожев // Безопасность : информационный сборник. — 1995. — № 9.
33. Пыпина, Г. С. Становление теории безопасности в Российском государстве XIX—XXI веков: политико-правовой аспект : дис. ... канд. юрид. наук / Г. С. Пыпина. — Нижний Новгород, 2012.
34. Романович, А. Л. Развитие и безопасность социоприродных систем : Философско-методологический анализ : дис. ... д-ра филос. наук / А. Л. Романович. — Москва, 2003.
35. Рыбалкин, Н. Н. Природа безопасности : дис. … д-ра филос. наук / Н. Н. Рыбалкин. М., 2003.
36. Степашин, С. В. Теоретико-правовые аспекты обеспечения безопасности Российской Федерации : дис. … д-ра юрид. наук / С. В. Степашин. — Санкт-Петербург, 1994.
37. Стучка, П. И. Учение о советском государстве и его конституции СССР и РСФСР : учебное пособие для вузов / П. И. Стучка. — 6-е изд., перераб. — Москва : Гос. изд-во ; Ленинград : Печатный двор, 1929.
38. Усеев, Р. З. Генезис теории безопасности в мировой и отечественной системе научных знаний / Р. З. Усеев // Вестник Самарского юридического института. — 2016. — № 4.

39. Чапчиков, С. Ю. Концептуальные основания национальной безопасности и механизм ее обеспечения: теоретико-правовое исследование : дис. … д-ра юрид. наук / С. Ю. Чапчиков. — Курск, 2018.
40. Шершнев, Л. И. Безопасность: государственные и общественные устои / Л. И. Шершнев // Безопасность. — 1994. — № 4.
41. Ярочкин, В. И. Теория безопасности / В. И. Ярочкин, Я. В. Бузанова. — Москва : Академический проект : Фонд «Мир», 2005.
42. Ярочкин, В. И. Секьюритология: наука о безопасности жизнедеятельности / В. И. Ярочкин. — Москва : Ось-89, 2000.

References

1. Avdeyev, YU. I. Pravovaya osnova obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii : monografiya [Legal basis for ensuring the national security of the Russian Federation: monograph] / YU. I. Avdeyev [i dr.] ; pod redaktsiyey A. V. Opaleva. — Moskva, 2004.
2. Barlybayev, KH. A. Sootnosheniye ustoychivogo razvitiya i bezopasnosti (ustoychivo-bezopasnoye razvitiye) [The ratio of sustainable development and security (sustainable and safe development)] / KH. A. Barlybayev // Bezopasnost' Yevrazii. — 2006. — № 1.
3. Bezopasnost' i ustoychivoye razvitiye Rossii : monografiya [Safety and sustainable development of Russia: monograph] / N. P. Vashchekin, M. I. Dzliyev, A. D. Ursul [i dr.]. — Moskva, 1998.
4. Bezopasnost' Rossii v XXI veke : sotsial'no-gumanitarnoye issledovaniye : monografiya [Security of Russia in the XXI century: social and humanitarian research: monograph] / E. M. Andreyev [i dr.]. — Moskva : MGU im. M. V. Lomonosova : ISPI RAN, 2006.
5. Belov, P. G. O semantike, ob"yektakh i metodakh obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossii [About semantics, objects and methods of ensuring the national security of Russia] / P. G. Belov // Bezopasnost'. Informatsionnyy sbornik fonda natsional'noy i mezhdunarodnoy bezopasnosti. — 1998. — № 5—6.
6. Bel'kov, O. A. Ponyatiyno-kategorial'nyy apparat kontseptsii natsional'noy bezopasnosti [Conceptual and categorical apparatus of the concept of national security] / O. A. Bel'kov // Bezopasnost'. — 1994. — № 3.
7. Bulavin, V. I. Natsional'naya bezopasnost' sovremennoy Rossii [National security of modern Russia]: dis. … kand. yurid. nauk / V. I. Bulavin. — Nizhniy Novgorod, 1999.
8. Bur'yanov, O. V. Bezopasnost' obshchestva: sotsial'no-strukturnyy i institutsional'nyy protsessy [Safety of society: social-structural and institutional processes]: dis. ... d-ra sotsiol. nauk / O. V. Bur'yanov. — Novocherkassk, 1999.
9. Vasil'yev, S. Novyye podkhody k ponimaniyu bezopasnosti Rossii [New approaches to understanding the security of Russia] / S. Vasil'yev // Obozrevatel'. — 1999. — № 3.
10. Vozzhenikov, A. V. Natsional'naya bezopasnost' Rossii: metodologiya issledovaniya i politika obespecheniya [National security of Russia: research methodology and policy of support] / A. V. Vozzhenikov. — Moskva : Izd-vo RAGS, 2002.
11. Glebov, I. N. Pravovyye problemy obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Legal problems of ensuring the national security of the Russian Federation]: dis. … d-ra yurid. nauk / I. N. Glebov. — Moskva, 1999.
12. Zelenkov, M. YU. Pravovyye osnovy obshchey teorii bezopasnosti Rossiyskogo gosudarstva v XXI veke [Legal foundations of the general theory of security of the Russian state in the XXI century] / M. YU. Zelenkov. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2002.

13. Zemlin, A. I. Aktual'nyye voprosy obespecheniya transportnoy bezopasnosti v sovremennoy Rossii [Topical issues of ensuring transport security in modern Russia] / A. I. Zemlin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 1 (13).
14. Idrisov, R. F. Teoreticheskiye i pravovyye problemy obespecheniya natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Theoretical and legal problems of ensuring the national security of the Russian Federation]: dis. … d-ra yurid. nauk / R. F. Idrisov. — Moskva, 2002.
15. Kanishcheva, ZH. N. Vnutrennyaya bezopasnost' obshchestva [Internal security of society]: dis. ... kand. filos. Nauk / ZH. N. Kanishcheva. — Moskva, 2001.
16. Kovzik, G. O. Informatsionnyye svodki sovetskikh gazet o pervykh dnyakh chernobyl'skoy avarii [Information summaries of Soviet newspapers about the first days of the Chernobyl accident] / G. O. Kovzik, T. A. Magsumov // Elektronnyy nauchnyy zhurnal «Apriori. Ceriya: gumanitarnyye nauki». — 2014. — № 3.
17. Korotets, V. I. Opasnost' i bezopasnost' v sovremennom mire: filosofsko-kul'turologicheskiy analiz [Danger and safety in the modern world: philosophical and cultural analysis]: dis. ... kand. filos. nauk / V. I. Korotets. — Rostov na Donu, 2003.
18. Koryakin, V. M. O sootnoshenii ponyatiya «transportnaya bezopasnost'» so smezhnymi ponyatiyami v oblasti bezopasnosti na transporte [On the correlation of the concept of "transport security" with related concepts in the field of transport security] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 11 (23).
19. Kryuchkov, V. A. Bezopasnost' na nule [Safety at zero] / V. A. Kryuchkov // Mir bezopasnosti. — 1997. — № 7.
20. Lazarev, I. A. K sozdaniyu obshchey teorii bezopasnosti [Towards the creation of a general theory of security] / I. A. Lazarev // Voyennaya mysl'. — 1992. — № 11.
21. Lazarev, I. A. Problemy razrabotki kontseptsii natsional'noy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Problems of the development of the concept of national security of the Russian Federation] / I. A. Lazarev // Problemy global'noy bezopasnosti. — Moskva, 1995.
22. Larin, V. A. Bezopasnost' razvitiya i razvitiye bezopasnosti [Security development and security development] / V. A. Larin // Svobodnaya mysl'. — 1996. — № 7.
23. Legasov, V. A. Problemy bezopasnogo razvitiya tekhnosfery [Problems of safe development of the technosphere] / V. A. Legasov // Kommunist. — 1987. — № 8.
24. Leskov, M. A. Metodologicheskiye osnovy postroyeniya modeli bezopasnosti sotsial'nykh sistem [Methodological foundations of building a model of security of social systems] / M. A. Leskov // Problemy global'noy bezopasnosti. — Moskva, 1995.
25. Mugulov, F. K. Bezopasnost' lichnosti v sovremennoy Rossii: sotsial'no-institutsional'nyy analiz [Personal safety in modern Russia: socio-institutional analysis: dis. ... dr. sociol. Sciences]: dis. ... d-ra sotsiol. nauk / F. K. Mugulov. — Moskva, 2004.
26. Obshchaya teoriya natsional'noy bezopasnosti [General theory of national security]: uchebnik / A. V. Vozzhenikov [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey A. A. Prokhozheva. — Moskva : Izd-vo RAGS, 2002.
27. Pavlenko, S. Z. Bezopasnost' rossiyskogo gosudarstva kak politicheskaya problema [Security of the Russian state as a political problem]: avtoref. dis. … d-ra polit. nauk / S. Z. Pavlenko. — Moskva, 1998.
28. Plotniyeks, A. A. Razvitiye obshchey teorii prava v period stroitel'stva osnov sotsializma v SSSR [Development of the general theory of law during the

construction of the foundations of socialism in the USSR]: dis. … d-ra yurid. nauk / A. A. Plotniyeks. — Riga, 1978.
29. Priumov, V. S. Metodologiya kompleksnogo issledovaniya problem bezopasnosti Rossii [Methodology of a comprehensive study of security problems in Russia] / V. S. Priumov // Problemy global'noy bezopasnosti. — Moskva, 1995.
30. Prokhozhev, A. A. Natsional'naya bezopasnost': osnovy teorii, sushchnost', problemy [National security: theory foundations, essence, problems]: uchebnoye posobiye / A. A. Prokhozhev. — Moskva : Izd-vo Ros. akad. gos. sluzhby, 1996.
31. Prokhozhev A. A. Teoriya razvitiya i bezopasnosti cheloveka i obshchestva [Theory of development and safety of man and society] / A. A. Prokhozhev. — Moskva, 2006.
32. Prokhozhev, A. A. Natsional'naya bezopasnost': k yedinomu ponimaniyu suti i terminov [National security: towards a common understanding of the essence and terms] / A. A. Prokhozhev // Bezopasnost' : informatsionnyy sbornik. — 1995. — № 9.
33. Pypina, G. S. Stanovleniye teorii bezopasnosti v Rossiyskom gosudarstve XIX—XXI vekov: politiko-pravovoy aspekt [Formation of security theory in the Russian state of the XIX-XXI centuries: political and legal aspect]: dis. ... kand. yurid. nauk / G. S. Pypina. — Nizhniy Novgorod, 2012.
34. Romanovich, A. L. Razvitiye i bezopasnost' sotsioprirodnykh sistem : Filosofsko-metodologicheskiy analiz [Development and safety of socio-natural systems: Philosophical and methodological analysis]: dis. ... d-ra filos. nauk / A. L. Romanovich. — Moskva, 2003.
35. Rybalkin, N. N. Priroda bezopasnosti [The nature of safety]: dis. … d-ra filos. nauk / N. N. Rybalkin. M., 2003.
36. Stepashin, S. V. Teoretiko-pravovyye aspekty obespecheniya bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Theoretical and legal aspects of ensuring the security of the Russian Federation]: dis. … d-ra yurid. nauk / S. V. Stepashin. — Sankt-Peterburg, 1994.
37. Stuchka, P. I. Ucheniye o sovetskom gosudarstve i yego konstitutsii SSSR i RSFSR : uchebnoye posobiye dlya vuzov [The doctrine of the Soviet state and its constitution of the USSR and the RSFSR: a textbook for universities] / P. I. Stuchka. — 6-ye izd., pererab. — Moskva : Gos. izd-vo ; Leningrad : Pechatnyy dvor, 1929.
38. Useyev, R. Z. Genezis teorii bezopasnosti v mirovoy i otechestvennoy sisteme nauchnykh znaniy [Genesis of security theory in the world and domestic system of scientific knowledge] / R. Z. Useyev // Vestnik Samarskogo yuridicheskogo instituta. — 2016. — № 4.
39. Chapchikov, S. YU. Kontseptual'nyye osnovaniya natsional'noy bezopasnosti i mekhanizm yeye obespecheniya: teoretiko-pravovoye issledovaniye [Conceptual foundations of national security and the mechanism of its provision: theoretical and legal research]: dis. … d-ra yurid. nauk / S. YU. Chapchikov. — Kursk, 2018.
40. Shershnev, L. I. Bezopasnost': gosudarstvennyye i obshchestvennyye ustoi [Safety: state and social foundations] / L. I. Shershnev // Bezopasnost'. — 1994. — № 4.
41. Yarochkin, V. I. Teoriya bezopasnosti [Safety theory] / V. I. Yarochkin, YA. V. Buzanova. — Moskva : Akademicheskiy proyekt : Fond «Mir», 2005.
42. Yarochkin, V. I. Sek'yuritologiya: nauka o bezopasnosti zhiznedeyatel'nosti [Securitology: the science of life safety] / V. I. Yarochkin. — Moskva : Os'-89, 2000.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 651.011.42

© Мазур Сергей Филиппович
— доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры гражданско-правовых дисциплин Института международного права и правосудия Московского государственного лингвистического университета, главный научный сотрудник Научно-исследовательского Центра Академии управления МВД России
dingo3@list.ru

© Карпычева Елена Вячеславовна
— кандидат исторических наук, доцент, доцент кафедры «Информационные технологии в юридической деятельности и документационное обеспечение управления» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
elena.evk2012@yandex.ru

Совершенствование гражданско-правовых норм, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики России в современных условиях (на примере транспортной отрасли)

Аннотация. Статья отражает проблемы совершенствования гражданско-правовых норм, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики России в современных условиях. Проведен анализ изменений, внесенных в ряд законодательных актов, регулирующих и регламентирующих функционирование транспортной отрасли Российской Федерации. Раскрыто значение для транспортной отрасли принятия Федерального закона от 8 июня 2020 г. № 168-ФЗ «О едином федеральном информационном регистре, содержащем сведения о населении Российской Федерации».

Ключевые слова: гражданско-правовые нормы; транспортная отрасль России; единый федеральный информационный регистр; цифровой профиль гражданина; коронавирусная инфекция; искусственный интеллект: цифровизация экономики.

© Sergey F. Mazur
— Doctor of Law, professor, professor of the department
of civil law disciplines of the Institute of International Law and Justice
of the Moscow State Linguistic University, main researcher
of the Research Center of the the Ministry of Internal Affairs of Russia

© Elena V. Karpycheva
— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor
of the department 'Informational technologies in jurisprudence
and management documentation' of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Improvement of civil law norms aimed at ensuring sustainable development of the Russian economy in modern conditions (on the example of transport industry)

Abstract. The current paper has presented the issues of improving civil law, aimed at ensuring sustainable development of the Russian economy in modern conditions. There has been conducted the analysis of the amendments made to a number of legislative acts governing and regulating the functioning of the transport industry of the Russian Federation. There has been determined significance of the Federal Law of June 8, 2020 No. 168-FZ "On the Unified Federal Information Register containing information about the population of the Russian Federation" for the transport industry.

Keywords: civil law; transport industry in Russia; unified federal information register; digital citizen profile; coronavirus infection; artificial intelligence: digitalization of the economy.

8 июня 2020 г. Президент РФ одобрил комплекс законодательных мер, состоящий из федеральных законов, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики в современных условиях. В частности, был принят Федеральный закон от 8 июня 2020 г. № 166-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях принятия неотложных мер, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики и предотвращение последствий распространения новой коронавирусной инфекции». Этот документ предусмотрел широкий перечень мер, направленных на консолидацию всех сил государства и общества в различных отраслях народного хозяйства и, в частности, в транспортной отрасли.

Так, соответствующие изменения претерпела ст. 82 Устава железнодорожного транспорта Российской Федерации (которая была

дополнена ч. 16 и 17 о работе железнодорожного транспорта в чрезвычайных ситуациях либо режиме повышенной готовности).

Дополнения, направленные на особые условия деятельности, включены Воздушный кодекс РФ — ст. 107.2, Кодекс торгового мореплавания РФ — п. 3 ст. 185, Кодекс внутреннего водного транспорта РФ — п. 8 ст. 95, Федеральный закон 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 внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» дополнен ст. 29.1 «Изменение маршрута регулярных перевозок и прекращение осуществления регулярных перевозок в отдельных случаях».

Федеральный закон от 8 июня 2020 г. № 168-ФЗ «О едином федеральном информационном регистре, содержащем сведения о населении Российской Федерации», установил организационно-правовые основы формирования и ведения указанного регистра в России, а именно: «сбор, обработку, хранение, получение, использование и защиту сведений о населении и обеспечение актуальности и достоверности этих сведений». Ряд важных норм анализируемого Закона в соответствии с его ст. 14 вступает в силу между 1 января 2021 г. и 1 января 2026 г.; данный единый федеральный информационный регистр взаимосвязан с существующими информационными системами и будет развиваться вместе с ними, комплексно. Безусловно, этот Закон сопряжен с российским законодательством об информации, информационных технологиях и о защите информации, об электронной подписи и соответствует Стратегии развития информационного общества в России на 2018—2030 годы (утверждена Указом Президента РФ от 9 мая 2017 г. № 203).

Единый федеральный информационный регистр (далее — Регистр) поможет эффективнее организовывать транспортное сообщение и связь, а также планировать строительство, облегчит гражданам документооборот (и таким образом упростит для них его сложности и бюрократические требования). Регистр — это совокупность сведений о населении России, сформированных на основе данных о гражданах Российской Федерации и иностранных гражданах, а также лицах без гражданства (признанных беженцами; получивших временное убежище на территории РФ; осуществляющих в установленном порядке трудовую деятельность).

Среди органов и организаций, осуществляющих направление сведений для формирования и ведения Регистра, в п. 7 ст. 10 указанного выше Закона названы федеральные органы исполнительной власти, управляющие государственным имуществом в сфере морского и речного транспорта, а также осуществляющие функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере (прежде всего — Минтранс России). Так, они обязаны

направлять для формирования и ведения Регистра сведения о выдаче, приостановлении действия и об изъятии удостоверения личности моряка.

Принципы организации функционирования Регистра в Законе сформулированы следующим образом:

— законность, соблюдение прав и свобод человека и гражданина, применение организационных и технических мер по обеспечению безопасности персональных данных;

— непрерывность ведения регистра;

— полнота, актуальность и достоверность сведений.

Думается, принятие и, главное, полноценная реализация анализируемого Закона поможет созданию единой базы данных о населении с целью совершенствования его государственного обслуживания и защиты гражданских прав.

Также необходимо отметить, что согласно ч. 3 ст. 24 Федерального закона от 8 июня 2020 г. № 166-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в целях принятия неотложных мер, направленных на обеспечение устойчивого развития экономики и предотвращения последствий распространения новой коронавирусной инфекции», особенности исполнения и расторжения договоров перевозки пассажиров, предусмотренных ст. 107.2 Воздушного кодекса РФ, п. 3 ст. 185 Кодекса торгового мореплавания РФ, п. 8 ст. 95 Кодекса внутреннего водного транспорта РФ и ч. 16 и 17 ст. 82 Устава железнодорожного транспорта РФ, применяются к договорам перевозки пассажиров, подлежащим исполнению с 1 февраля 2020 г.

Электронный документооборот в Российской Федерации приобретает все более легитимную форму. Так, 3 августа 2018 г. был принят Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 302 «О внесении изменений в части первую и вторую Налогового кодекса Российской Федерации», узаконивший с 1 января 2019 г. электронную форму транспортных (товаросопроводительных) и (или) иных документов, подтверждающих перемещение товаров с территории РФ на территорию государства — члена Евразийского Союза.

На современном этапе особенно актуальна проблема цифровизации и внедрения технологий искусственного интеллекта в управление, в том числе и в транспортной отрасли. Разработка и принятие Федерального закона от 24 апреля 2020 г. № 123-ФЗ «О проведении эксперимента по установлению специального регулирования в целях создания необходимых условий для разработки и внедрения технологий искусственного интеллекта в субъекте Российской Федерации — городе федерального значения Москве и внесении изменений в статьи 6 и 10 Федерального закона “О персональных данных”» явилось логичным развитием реализации Указа Президента РФ от 10 октября 2019 г. № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации».

Эксперимент проводится в целях улучшения качества жизни населения и повышения уровня эффективности государственного и муниципального управления. В результате установления экспериментального правового режима предполагается формирование комплексной системы регулирования процессов, проходящих в рамках развития тенденций применения технологий искусственного интеллекта. В ходе реализации данного эксперимента должны быть решены задачи, связанные с апробацией внедрения технологий искусственного интеллекта в организациях и предприятиях г. Москвы.

Технологии искусственного интеллекта уже используются и активно внедряются в организациях и предприятиях практически всех видов транспорта России: воздушного, водного (речного, морского), наземного (автомобильного, железнодорожного и т.д.). Например, еще задолго до принятия названного Закона начались испытания беспилотного трамвая «Витязь-М». Технологии искусственного интеллекта применяются и в системах электронного документооборота транспортных предприятий.

В частности, в процессе реализации ведомственной целевой программы «Цифровая платформа транспортного комплекса Российской Федерации» Минтранса России, утвержденной 5 сентября 2019 г., Росавтотранс в октябре 2020 г. провел эксперимент с участием крупных грузоперевозчиков и операторов систем электронного документооборота. Цель названного мероприятия — разработка модели внедрения электронной транспортной накладной (ЭТрН) и электронного путевого листа (ЭПЛ) на автомобильном транспорте. Таким образом, в случае успешного внедрения этот проект должен будет применен в процедуре обмена юридически значимыми первичными перевозочными документами между транспортными организациями (в рамках автоматизированной системы управления транспортного комплекса (АСУ ТК)), а также государственными органами и контрольно-надзорными организациями. Последнее обеспечит, в свою очередь, качественно новый уровень документооборота и будет способствовать формированию в АСУ ТК единой межведомственной системы обмена данными управления документами, подготовки и представления в различных форматах интегрированной отчетности о ходе реализации программ и проектов в транспортной отрасли.

В таком русле развивается и компетентностный подход к регулированию и регламентированию процессов и процедур управления персоналом и подбора кадров соответствующей квалификации, способных к реализации названных задач с целью развития направления «Цифровой транспорт и логистика».

Данный подход реализуется, в частности, и в профессиональных стандартах транспортной отрасли, которых в настоящее время в отрасли действуют 94. В подавляющем большинстве названных нормативных правовых актов заложены обобщенные трудовые функции, трудовые

действия, предусматривающие наличие навыков и знаний технологий искусственного интеллекта, применяемых в управлении транспортным комплексом Российской Федерации в целом, управлении грузовыми и пассажирскими перевозками, перевозками грузобагажа и т.д. Причем это регулируется на разных уровнях профессиональной компетенции: от рабочего до руководителя транспортного предприятия.

Например, согласно профессиональному стандарту «Начальник железнодорожной станции» [утвержден приказом Министерства труда и социальной защиты России от 18 января 2017 г. № 48н] он должен уметь «пользоваться информационно-аналитическими автоматизированными системами по управлению производственно-хозяйственной деятельностью».

Проводник пассажирского поезда должен знать «принцип работы автоматизированных систем управления: контроля безопасности и связи пассажирского поезда, контроля диагностики и управления, контроля управления доступом» и т.д. [Профессиональный стандарт «Проводник пассажирского поезда» (утвержден приказом Минтруда России от 21 сентября 2020 г. № 623н] Одна из основных компетенций судоводителя-механика — применение автоматической идентификационной системы для обеспечения безопасности плавания [Профессиональный стандарт «Судоводитель-механик» (утвержден приказом Минтруда России от 8 сентября 2015 г. № 612н)].

Однако следует признать, что широкомасштабное законодательное закрепление экспериментального правового режима позволит более рационально подойти к организации внедрения данных технологий и, с одной стороны, придаст дополнительный стимул для дальнейшей цифровизации транспортной отрасли, а с другой, повысит эффективность деятельности ее организаций и предприятий только в результате оптимального и эффективного внедрения технологий искусственного интеллекта.

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.763

© Протас Елена Васильевна
— доктор педагогических наук, кандидат юридических наук, профессор, профессор кафедры «Гражданское право, международное частное право, гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

© Скрыпниченко Дмитрий Павлович
— студент Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Особенности ответственности перевозчика по договору морской перевозки груза

Аннотация. В данной статье рассмотрен договор морской перевозки грузов, а также вопросы правового регулирования ответственности морского перевозчика. Среди гражданско-правовых договоров, заключаемых в сфере транспорта, именно договор перевозки груза является одним из ведущих. Проблема ответственности перевозчика за исполнение договора морской перевозки груза ненадлежащим образом относится к одной из самых актуальных в морском праве, так как данные споры, во-первых, очень распространены в судебной практике, во-вторых, проникают в сферу интересов каждого контрагента. В научной литературе мнения относительно вины перевозчика расходятся. Статья затрагивает особенности регулирования ответственности морского перевозчика в случае нарушения сроков, повреждения, утраты или недостачи груза, навигационной ошибки. Ситуация нарушения сроков доставки груза остается одной из наиболее острых в российском морском праве. В статье авторами сделаны предложения по определению единицы измерения просрочки доставки груза и по санкциям за данные действия. Необходимым представляется избрание пути унификации правил морской перевозки груза, ратификации единого международного договора, расширения лимита обязательной ответственности перевозчика и дальнейшее их развитие и отражение в национальном законодательстве с целью предотвращения разрозненности морской практики.

Ключевые слова: договор морской перевозки; груз; перевозчик; вина перевозчика; ответственность; срок доставки груза; морское право; навигационная ошибка.

© Elena V. Protas
— Doctor of Pedagogical Sciences, Candidate of Law,
professor, professor of the department “Civil law, international
private law and civil procedure” of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Dmitry P. Skrypnichenko
— student of the Law Institute of the Russian University of Transport

Features of the carrier's liability under the contract of maritime cargo shipment

Abstract. The current paper has considered the contract of maritime cargo shipment, as well as issues of legal regulation of the sea carrier’s liability. Among the civil contracts concluded in the field of transport, it is the contract of cargo shipment that is one of the leading. The problem of the carrier’s liability under the contract of maritime cargo shipment is inappropriately one of the most relevant in maritime law, since these disputes, firstly, are very common in judicial practice, and secondly, they penetrate into the sphere of interests of each counterparty. In the scientific literature, opinions differ regarding the carrier’s fault. The paper has touched upon the features of regulating the sea carrier’s liability in case of terms’ violation, cargo damage, loss or shortage, navigation error. The situation of cargo delivery terms’ violation is still one of the most urgent in the Russian maritime law. The authors of the paper have made suggestions on determining a measurement unit for the cargo delivery delay and on the penalties for these actions. It’s necessary to choose a way to unify the rules for maritime cargo shipment, ratify a single international treaty, expand the limit of compulsory carrier’s liability and their further development and reflection in national legislation in order to prevent the fragmentation of maritime practice.

Keywords: contract of maritime cargo shipment; cargo; carrier; carrier’s fault; liability; cargo delivery term; maritime law; navigation error.

Морской транспорт является наиболее универсальным видом транспорта, специализирующимся на международных перевозках. В системе морского торгового судоходства зародились и получили развитие основные правовые институты и организационные формы по международным грузовым и пассажирским перевозкам.

Морское судоходство обеспечивает свыше 60% объема всех перевозок. Его значение в мировой экономике неуклонно возрастает в связи с необходимостью вовлечения в хозяйственный оборот отдаленных сырьевых ресурсов. Сейчас на долю морского транспорта приходится около 20% всех доходов, получаемых от использования природных ресурсов мирового океана. Океан имеет практически неограниченную пропускную способность. Поскольку перевозка грузов морем наиболее экономична (она обходится примерно в 40 раз дешевле, чем по воздуху), роль морского транспорта в международной торговле надолго останется решающей.

Среди гражданско-правовых договоров, заключаемых в сфере транспорта, именно договор перевозки груза является одним из ведущих. Это обусловлено тем, что современное общество и уровень прогресса не позволяют осваивать новые сферы жизни общества без перевозки грузов. Тесные взаимоотношения субъектов этих правоотношений, их права и обязанности, вопросы ответственности и ее ограничения порождают целый комплекс правовых норм. Договоры перевозок заключаются в сфере перевозок автомобильным, железнодорожным, водным, воздушным, а также смешанным видами транспорта. Именно договоры морской перевозки грузов имеют многовековую историю, и по настоящее время не утрачивают своей актуальности.

По договору морской перевозки груза морской грузоперевозчик (перевозчик) является центральной фигурой. Именно от его действий зависит успешное перемещение груза в нужный пункт назначения. Положения об ответственности перевозчика базируются на статьях Гражданского кодекса Российской Федерации (далее — ГК РФ), транспортных уставах и кодексах, иных законах. В то же время имеется ряд особенностей.

Согласно договору перевозки перевозчик обязуется доставить вверенный ему отправителем груз в пункт назначения и выдать его управомоченному на получение груза лицу (получателю), а отправитель обязуется уплатить за перевозку груза установленную плату. В случаях неисполнения или ненадлежащего исполнения своих обязательств стороны будут нести ответственность, которая устанавливается как ГК РФ, так и транспортными уставами и кодексами, соглашением сторон.

В сфере же морских перевозок нормы ответственности устанавливаются Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ). Соглашения, заключаемые с целью ограничить или освободить грузоотправителя, перевозчика и грузополучателя от ответственности признаются недействительными гражданским законодательством (ст. 793 ГК РФ). Однако законодатель допускает исключение, предусматривая такое ограничение или освобождение от ответственности транспортным законодательством. Так, в п. 2 ст. 175 КТМ РФ закреплено положение, согласно которому перевозчик вправе заключать соглашение об

освобождении его от ответственности или уменьшении пределов его ответственности в случаях, предусмотренных указанной статьей.

Стоит отметить, что в научной литературе расходятся мнения относительно вины перевозчика. Одни авторы (О. Н. Садиков, Т. А. Фадеева, Г. Г. Иванов) основывают свои позиции с точки зрения наличия вины [3; 7; 5], другие (В. В. Витрянский, М. И. Брагинский) утверждают об ответственности независимо от таковой [1]. Рассмотрим подробнее особенности ответственности перевозчика в случаях нарушения сроков, утраты, недостачи (повреждения) груза, навигационной ошибки и неподачи судна.

При морской перевозке грузов перевозчик несет ответственность за нарушение сроков доставки груза. В ГК РФ сроки предусматриваются транспортными уставами, кодексами и иными законами, а при отсутствии оговоренных сроков применяется положение о «разумном сроке», с помощью которого устанавливается факт просрочки доставки груза. Однако законодатель приводит довольно абстрактное понятие, не предусматривая четких временных рамок.

Согласно п. 2 ст. 166 КТМ РФ сроки доставки груза определяются соглашением сторон, а при отсутствии этого соглашения используется также понятие о разумном сроке, соблюдение которого требуется от заботливого перевозчика. Факт просрочки устанавливается в тот момент, когда груз не выдан грузополучателю в порту выгрузки согласно договору морской перевозки груза. В договоре морской перевозки срок определяется соглашением сторон. Он начинает свое течение с момента принятия груза для перевозки перевозчиком и заканчивается моментом выдачи груза.

Пункт 1 ст. 166 и ст. 167 КТМ РФ освобождают перевозчика от ответственности как за просрочку доставки, так и за утрату и повреждение груза, возникших вследствие навигационной ошибки, забастовок, пожаров, непреодолимой силы, военных действий и других обстоятельств, возникших не по вине перевозчика.

Анализируя транспортное законодательство в сфере морских перевозок, можно заметить, что перевозчик освобождается от ответственности практически во всех случаях, если он докажет отсутствие своей вины и наличие обстоятельств непреодолимой силы, которые никак не могли быть устранены перевозчиком и не зависели от него. В остальных случаях морской перевозчик будет нести ответственность. Ситуация нарушения сроков доставки груза остается одной из наиболее острых в российском морском праве, поскольку грузополучатели несут риски и финансовые потери, непосредственно связанные с увеличением времени доставки на неопределенный срок.

Также необходимо определить единицу измерения просрочки доставки груза и санкции за данные действия. Например, на автомобильном, внутреннем водном и железнодорожном транспорте единицей измерения

принято считать одни сутки, на воздушном — один час. В то время как КТМ РФ единицу измерения просрочки не регулирует. Санкции в отношении перевозчика за просрочку доставки груза измеряются в денежном эквиваленте и не могут превышать стоимость фрахта, которая подлежит уплате перевозчику по договору. Общая сумма не должна превышать предела за место или другую единицу отгрузки, если груз прибыл с задержкой и повреждением, и ответственность не может превышать предел за полную утрату груза.

Следует отметить, что указанные положения существенно ограничивают пределы ответственности перевозчика, где максимальный размер платы за просрочку привязывается к размеру фрахта, и единственной возможностью обезопасить себя у собственника является объявление стоимости груза, хотя опять-таки это имеет свои особенности и сопряжено с дополнительными расходами по перевозке.

Перевозчик также несет ответственность за утрату, недостачу или повреждение (порчу) груза, принятого им для перевозки. В ст. 796 ГК РФ подробно указаны основания ответственности перевозчика. Обязательным является факт наступления оснований ответственности в период между принятием груза к перевозке и моментом до выдачи грузополучателю груза. Если перевозчик докажет, что утрата, недостача или повреждение произошли в силу обстоятельств, которые он никак не мог предотвратить или устранить, то он будет освобожден от ответственности. Согласно ГК РФ ущерб в случае утраты или недостачи груза возмещается перевозчиком в размере стоимости этого груза; в случае повреждения (порчи) груза — в размере суммы, на которую понизилась его стоимость, а при невозможности восстановления поврежденного груза — в размере его стоимости; в случае утраты груза с объявленной ценностью — в размере этой объявленной стоимости груза. Также перевозчик возмещает провозную плату (фрахт) поврежденного или утраченного груза, если эта плата не входила в стоимость груза.

Нормы ГК РФ и КТМ РФ в отношении ответственности и компенсации перевозчиком за утрату, недостачу или повреждения (порчи) груза практически соответствуют друг другу. Однако ст. 170 КТМ РФ содержит дополнительные нормы, которые регулируют ограничения ответственности перевозчика. В соответствии с указанной статьей, если стоимость груза не объявлена, то компенсация грузополучателю при утрате или повреждении груза не может превышать 666,67 расчетной единицы, а при просрочке — не более размера фрахта. На основании данных норм стороны вправе своими соглашениями устанавливать пределы ответственности, которые значительно превышают указанные в законе.

Представляется необходимым урегулировать вопрос о единице измерения данной просрочки в сторону ухода от стоимости фрахта и расширения предела ответственности за полную несохранность груза.

Помимо этого основанием освобождения от ответственности при утрате или повреждении груза является навигационная ошибка и прибытие в место назначения с исправными пломбами на грузе, без следов вскрытия, и в исправных помещениях, где хранился данный груз.

Отсюда следует, что в ГК РФ закреплены нормы, касающиеся ответственности перевозчика, тогда как в КТМ РФ предусмотрены нормы, касающиеся как ответственности, так и ограничивающие ее. Тем самым эти специальные нормы, освобождающие от ответственности перевозчика, являются противоречащими гражданскому законодательству.

Нормы, касающиеся навигационной ошибки перевозчика и освобождения его от ответственности, взяли начало еще с Гаагских правил, где они носили императивный характер (ответственность перевозчика включает 17 оснований и основывается на принципе презюмируемой вины), прочнее закрепились благодаря Роттердамским правилам (Конвенция ООН о договорах полностью или частично морской международной перевозки грузов (г. Нью-Йорк 11 декабря 2008 г.), не вступившая в силу), и далее нашли свое отражение в российском законодательстве.

Такое отношение законодателей связано, прежде всего с тем, что судовладелец не в силах контролировать действия или бездействие капитана и членов экипажа. Вследствие этого по данной норме мы имеем основание освобождения от ответственности перевозчика.

Однако нормы, касающиеся навигационной ошибки, не содержатся, например, в Гамбургских правилах. Данная Конвенция не ратифицирована в России, однако в ряде морских держав она действует. В ней так же, как и в КТМ РФ, подчеркивается статус фактического перевозчика, который является лицом, осуществляющим фактическую деятельность, тогда как за его действия ответственность несет непосредственно перевозчик. Фактический перевозчик будет нести ответственность лишь в случае наступления ущерба во время нахождения у него груза. Ответственность данного лица носит ограниченный характер, что в свою очередь является довольно приемлемым для фактических перевозчиков, заключивших подобные договоры. Это в свою очередь отражает основной подход гражданского законодательства, когда исполнитель может привлекать третьих лиц и за их действия нести ответственность.

В данном случае допускается заключение соглашения об освобождении или ограничении ответственности, однако необходимо строго соблюдать требования закона. Представляется верным согласиться с таким подходом, когда при наличии существенных оснований есть возможность сократить сферу ответственности при соглашении сторон, однако ни в коем роде нельзя допускать злоупотребления правом для сокрытия обычной коммерческой перевозки груза в процессе торговых сделок.

Характеризуя ответственность перевозчика, остановимся на п. 1 ст. 794 ГК РФ, связанном с неподачей транспортных средств под погрузку груза. По вопросу установления ответственности норма отсылает нас к соглашению сторон и специальным уставам и кодексам. В КТМ РФ нет развернутого и детального регулирования ответственности перевозчика за неподачу транспортного средства под погрузку груза. Однако перевозчик обязан уведомить отправителя груза о готовности судна или о времени, в котором оно будет готово к погрузке, в письменной форме.

Ответственность перевозчика наступает в форме возмещения убытков. Основаниями освобождения от ответственности являются действия непреодолимой силы, прекращение или временное ограничение перевозок в установленном законом порядке, а также в иных случаях, предусмотренных транспортными уставами и кодексами. Последние, в свою очередь, лишь повторяют указанные нормы [4].

Доказательства и средства доказывания сторон в судах при разбирательствах зачастую не являются вескими и документально подтвержденными, поэтому на практике освобождение перевозчика от ответственности вследствие допущения навигационной ошибки не является простым. В судебном разбирательстве грузополучатель обычно устремлен на доказывание умышленного допущения перевозчиком навигационной ошибки для ухода им якобы от ответственности. Перевозчики стараются представлять заключение независимой экспертизы, дающее основание полагать, что навигационная ошибка была допущена при судовождении без умысла с их стороны. Так, перевозчик «Алетано Лимитед» утратил 110 т груза и ссылался на ст. 167 КТМ РФ. Однако суд не признал ошибку навигационной, поскольку экипаж несвоевременно доложил об аварии капитану судна и не были приняты меры к выявлению повреждения, из-за которого на судно поступала забортная вода [постановление Федерального арбитражного суда Дальневосточного округа от 24 марта 2014 г. № Ф03-665/2014].

Анализируя нормы зарубежного и национального законодательства, а также правоприменительную практику судов, можно сделать вывод, что грузовладельцы будут прибегать к иному виду транспорта, поскольку навигационная ошибка может случиться повсеместно, однако только морских перевозчиков закон освобождает от ответственности. И чем больше таких ошибок, тем меньше заказчиков будет у судовладельцев, так как многие клиенты будут считать капитана и экипаж такого судна неквалифицированными. Крупные предприниматели не смогут вести постоянное коммерческое взаимоотношение с перевозчиком, из-за которого несут убытки.

Таким образом, мы видим в морских перевозках утвердившийся порядок деятельности перевозчиков, который сложно адаптируется к современным реалиям, ведь освобождение от ответственности морского перевозчика в силу навигационной ошибки делает сложной возможность

достижения как национального, так и международного консенсуса между участниками перевозок. Судовладельцы и перевозчики не имеют коммерческой необходимости в отказе от этого права, тогда как грузополучатели не находятся в выигрышном положении с учетом презюмируемой вины перевозчика.

Представляется необходимым избрание пути унификации правил морской перевозки, ратификации единого международного договора на основе переработки общепринятых принципов и норм, расширения лимита обязательной ответственности перевозчика и дальнейшего их развития и отражения в национальном законодательстве с целью предотвращения разрозненности морской практики.

Литература

1. Брагинский, М. И. Договорное право: общие положения / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — Москва : Статут, 2018.
2. Егиазаров, В. А. Транспортное право : учебник / В. А. Егиазаров. — 6-е изд., пер. и доп.— Москва : Юстицинформ, 2018.
3. Иванов, Г. Г. Правовое регулирование морского судоходства в Российской Федерации / Г. Г. Иванов. — Москва : Спарк, 2012.
4. Протас, Е. В. Гражданское право : учебное пособие / Е. В. Протас. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2020.
5. Садиков, О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / О. Н. Садиков. — Москва : Юрид. лит., 1981.
6. Транспортное право : учебник для академического бакалавриата / С. Ю. Морозов. — 5-е изд., пер. и доп. — Москва : Издательство Юрайт, 2019.
7. Фадеева, Т. А. Основания освобождения морского перевозчика от ответственности за несохранную доставку груза / Т. А. Фадеева, Е. Я. Залитинкевич // Морское право. — 1972. — Вып. 162.

References

1. Braginskiy, M. I. Dogovornoye pravo: obshchiye polozheniya [Contract law: general provisions] / M. I. Braginskiy, V. V. Vitryanskiy. — Moskva : Statut, 2018.
2. Yegiazarov, V. A. Transportnoye pravo : uchebnik [Transport law: textbook] / V. A. Yegiazarov. — 6-ye izd., per. i dop.— Moskva : Yustitsinform, 2018.
3. Ivanov, G. G. Pravovoye regulirovaniye morskogo sudokhodstva v Rossiyskoy Federatsii [Legal regulation of sea shipping in the Russian Federation] / G. G. Ivanov. — Moskva : Spark, 2012.
4. Protas, Ye. V. Grazhdanskoye pravo : uchebnoye posobiye [Civil law: textbook] / Ye. V. Protas. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2020.
5. Sadikov, O. N. Pravovoye regulirovaniye mezhdunarodnykh perevozok [Legal regulation of international transport] / O. N. Sadikov. — Moskva : Yurid. lit., 1981.
6. Transportnoye pravo : uchebnik dlya akademicheskogo bakalavriata [Transport law: textbook for academic bachelor's degree] / S. YU. Morozov. — 5-ye izd., per. i dop. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2019.
7. Fadeyeva, T. A. Osnovaniya osvobozhdeniya morskogo perevozchika ot otvetstvennosti za nesokhrannuyu dostavku gruza [Grounds for the release of the sea carrier from liability for unsafe delivery of cargo] / T. A. Fadeyeva, Ye. YA. Zalitinkevich // Morskoye pravo. — 1972. — Vyp. 162.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.98

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

© Киселевич Игорь Валентинович
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный
процесс и криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
riss2862@mail.ru

© Хрусталев Виталий Николаевич
— доктор юридических наук, профессор,
профессор кафедры «Уголовное право, уголовный
процесс и криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
Khrustaluov@yandex.ru

© Шкоропат Елена Антоновна
— кандидат юридических наук, доцент,
доцент кафедры «Уголовное право, уголовный
процесс и криминалистика» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)
shkoropat@mail.ru

Использование специальных знаний в расследовании преступлений на транспорте

Аннотация. В данной статье рассматриваются вопросы использования специальных знаний при проведении предварительного расследования преступлений, совершенных на объектах транспортной инфраструктуры. Авторами обобщены научные аспекты и практические подходы (в том числе на основе личного экспертного опыта) применения

криминалистических знаний и привлечения специалистов к участию в следственных действиях и оперативно-розыскных мероприятиях с целью установления обстоятельств, способствующих объективному и эффективному раскрытию и расследованию преступлений. Освещены возможности использования результатов применения специальных знаний на объектах транспорта. Даны рекомендации по привлечению специалистов для оказания помощи в получении розыскной и доказательственной информации, выдвижении и проверке различных оперативно-розыскных и следственных версий и воссоздания картины события преступления. Результаты могут быть использованы в деятельности органов предварительного следствия, дознания, судебно-экспертных организаций, а также в учебном процессе по специальностям «Судебная экспертиза», «Правовое обеспечение национальной безопасности» и «Правоохранительная деятельность».

Ключевые слова: специальные знания; сведущие лица; осмотр транспортного средства; хищение транспортных средств; идентификационный номер транспортного средства.

© 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

© Igor V. Kisilevich
— Candidate of Law, docent, associate professor of the department
“Criminal law, criminal procedure and criminalistics” of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Vitaliy N. Khrustalev
— Doctor of Law, professor, professor of the department
“Criminal law, criminal procedure and criminalistics”
of the Law Institute of the Russian University of Transport

© Elena An. Shkoropat
— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department “Criminal law, criminal procedure and criminalistics”
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Use of specialized knowledge for transport crime investigation

Abstract. The current paper has considered the use of special knowledge when conducting a preliminary investigation of crimes committed at transport infrastructure facilities. There have been summarized the scientific aspects and

practical approaches (including on the basis of personal forensic experience) of using forensic knowledge and attracting specialists to participate in investigative and operational-search activities in order to establish the circumstances that contribute to the objective and effective investigation of transport crimes. There have been presented the possibilities of using the results of special knowledge application at transport facilities. There have been given the recommendations on attracting specialists to assist in obtaining search and evidentiary information, verifying various operational-search and investigative versions and recreating the events at a crime scene. The results of the current study can be used in the activities of the agencies of preliminary investigation, inquiry, forensic organizations, as well as in the educational process in specialties “Forensic examination”, “Legal support of national security” and “Law enforcement”.

Keywords: special knowledge; knowledgeable persons; vehicle inspection; theft of vehicles; vehicle identification number.

Введение

Применение специальных знаний в уголовном судопроизводстве давно уже стало неотъемлемой частью расследования преступлений. В настоящее время практически по всем видам уголовных дел привлекаются специалисты для применения знаний в самых различных отраслях. Участие специалиста в оперативно-розыскных мероприятиях и процессуальных действиях, проведение различных видов научно-технических исследований материальных носителей уголовно-релевантной информации в процессуальной и не процессуальной формах с использованием специальных знаний и возможности применения их результатов для эффективного судопроизводства в настоящее время нашли широкое применение. Однако данная сфера использования специальных знаний не лишена многочисленных недостатков, решение же соответствующих проблем создаст предпосылки для совершенствования криминалистического, научно-технического обеспечения раскрытия и расследования преступлений на транспорте.

В процессе расследования преступлений на транспорте использование специальных знаний в различных областях науки и техники способствует успешному разрешению вопросов судопроизводства и установлению истины по делу. Наиболее распространенными и одновременно наиболее сложными являются проблемы оптимального использования материальных следов преступлений — носителей потенциальной розыскной и доказательственной информации об обстоятельствах расследуемых событий, таких как установление маркировочных обозначений на деталях транспортных средств, траектории движения транспортного средства и проведение предварительных исследований для получения розыскной информации. Прежде всего, это связано с

повышением технической оснащенности транспорта и особенностями его функционирования, увеличением общего объема предоставляемых транспортных услуг и интенсификацией движения личных транспортных средств, а также усилением состязательности судопроизводства. Поэтому своевременное использование специальных знаний позволяет применить комплексный подход к производству следственных действий с позиции уголовного процесса, криминалистики и т. д.

Анализ экспертной и следственной практики расследования преступлений на транспорте свидетельствует, что использование специальных знаний имеет особо важное значение на первоначальном этапе предварительного расследования. Обнаружение широкой гаммы материальных следов, относящихся к событию преступления, их грамотное предварительное и последующее экспертное исследование и как закономерный результат — предоставление в распоряжение розыскных и следственных органов розыскной и доказательственной информации, возможно только при участии квалифицированных специалистов и экспертов, обладающих полноценными специальными знаниями и навыками, современными техническими средствами и возможностью использовать актуальные информационно-поисковые системы. В связи с этим рассмотрение положений, связанных с использованием специальных знаний в раскрытии и расследовании преступлений на транспорте, представляется актуальным.

Цель настоящей работы заключается в определении специфики применения специальных знаний в раскрытии и расследовании преступлений на транспорте, освещении возможностей их использования при проведении различных видов исследования материальных носителей информации в непроцессуальной и процессуальной формах.

Использование специальных знаний в раскрытии и расследовании различного рода преступлений является ключевой темой в криминалистике, данные вопросы освещались в работах: Т. В. Аверьяновой, Ф. Г. Аминева, Р. С. Белкина, Е. П. Ишенко, С. М. Колотушкина, Н. П. Майлис, Е. Р. Россинской, Н. П. Яблокова и многих других известных ученых-криминалистов. Однако степень разработанности темы нельзя охарактеризовать однозначно. При расследовании преступлений на транспорте возникают проблемы использования специальных знаний, вызванные недостаточной проработкой отдельных вопросов. Существующие на сегодняшний день потребности оперативной, следственной и экспертной практики диктуют необходимость освещения современных возможностей использования специальных знаний с учетом стремительно развивающейся технической оснащенности транспортной инфраструктуры.

Необходимо отметить, что скорейшее раскрытие и успешное расследование преступлений на транспорте, изобличение виновных лиц и формирование надежной доказательственной базы во многом зависит от

своевременного применения специальных средств и методов и эффективного использования специальных знаний.

Материалы и методы

Методологическую основу составили общенаучные положения материалистической диалектики, законы логики и комплексный подход к рассматриваемой проблематике. Использование специальных знаний в расследовании преступлений на транспорте требует комплексного применения общих и частнонаучных методов познания: наблюдение, сравнение, анализ, синтез, описание, измерение, эксперимент, моделирование и др.

Основные выводы, изложенные в настоящей работе, получены на основе анализа специальной литературы, обобщения оперативной, следственной и экспертной практики, а также использования личного экспертного и научно-педагогического опыта работы авторов.

Результаты и обсуждение

Прежде всего, следует обратить внимание на необходимость обеспечения комплексности использования материальных носителей уголовно-релевантной информации в раскрытии и расследовании преступлений на транспорте. Эта комплексность — понятие многоаспектное, но с нашей точки зрения, наибольшее значение имеют такие ее проявления, как обеспечение комплексности в собирании следов преступления, их исследовании и использовании.

Обеспечение комплексности в собирании следов означает, что необходимо обнаруживать, фиксировать и изымать широкую гамму следов преступления — потенциальных объектов традиционных и нетрадиционных криминалистических и других судебных экспертиз — в ходе оперативно-розыскных мероприятий и следственных, особенно неотложных действий. Сотрудники, принимающие участие в их проведении, должны быть нацелены на обнаружение всех следов расследуемого события, определение в рамках полноценного предварительного исследования их возможной относимости к данному событию, их качественные фиксацию и изъятие, своевременное направление на последующее исследование;

Обеспечение комплексности в исследовании изъятых следов означает необходимость правильного определения:

— видов исследований, способных преобразовать потенциальную розыскную и доказательственную информацию, носителями которой являются данные следы, в актуальную, доступную участникам судопроизводства, не обладающим специальными знаниями;

— задач, которые следует поставить перед специалистами и экспертами с учетом конкретной оперативно-розыскной и следственной ситуации;

— оптимальной последовательности проведения исследований одних и тех же материальных объектов, позволяющей не ставить под сомнение

возможность успешного проведения последующих исследований после их же исследования в рамках предшествующих;

— объема экспертного исследования, устанавливаемого субъектами исследования в полном соответствии с принципом необходимости и достаточности. Процесс исследования должен продолжаться до тех пор, пока либо не удастся выявить такой комплекс признаков объектов исследования, который позволит дать объективные и обоснованные ответы (выводы) на вопросы, интересующие инициаторов исследования, либо не будет полностью использовано все информационное пространство материальных носителей информации. Информационная бедность материального носителя информации может быть следствием либо отсутствия у следообразующего объекта ярко выраженных признаков, индивидуализирующих данный объект (например, в случае отсутствия у него эксплуатационных признаков), либо следствие такого механизма следообразования, при котором в следах отобразилась недостаточная для результативного исследования совокупность признаков;

— какие именно специальные знания необходимо задействовать в исследовании. Зачастую в рамках однородных экспертиз дать полноценные ответы на вопросы инициаторов не удается. В подобных ситуациях необходимо использовать более широкие возможности комплексных исследований, когда для успешного ответа на поставленные вопросы совместно используются различные материальные носители информации об одном расследуемом событии в рамках комплексных экспертиз; практика ведущих государственных судебно-экспертных организаций изобилует подобными примерами.

Комплексность в использовании изъятых следов, по нашему мнению, можно обеспечить, выбирая оптимальную с токи зрения конкретной оперативно-розыскной и следственной ситуации, складывающейся при раскрытии и расследовании конкретного преступления, *форму и вид исследования.* Как уже было отмечено, научно-технические исследования материальных носителей информации могут осуществляться как в не процессуальной, так и в процессуальной формах. Непроцессуальные исследования — это предварительные исследования, производимые специалистами, как правило, инициативно в полевых условиях, и исследования, проводимые специалистами в лабораторных условиях по заданиям оперативных аппаратов. Процессуальные же исследования — это судебные экспертизы, производимые экспертами, завершающиеся составлением заключения эксперта, и исследования, производимые специалистами по заданиям дознавателей и следователей и завершающиеся составлением заключений специалиста.

Нам представляется, что, выполнив исследование по заданию следователя, специалист может оформлять его результаты в форме процессуального документа — заключения специалиста, которое по форме

от заключения эксперта должно отличаться отсутствием такого раздела, как исследовательская часть, и содержать только вводную часть (с указанием представляемых объектов и вопросов, подлежащих разрешению), и выводы — ответы на поставленные вопросы. Тем самым, по сравнению с производством судебной экспертизы, достигается ощутимая экономия времени, ведь зачастую на подробное составление исследовательской части заключения эксперта с описанием всех этапов исследования, условий применения использованных методов, выявленных на каждом этапе, признаков и оценкой комплекса выявленных признаков как основания для формулирования выводов, затрачивается времени больше, чем на процесс исследования. И эту оперативность следователи могут с успехом использовать как в стадии возбуждения уголовного дела, так и на первоначальном этапе расследования, как залог успеха расследования в целом. А оценить содержательную часть проведенного исследования и обоснованность выводов можно будет, допросив специалиста на предварительном следствии либо в суде, как это обычно делается у наших западных коллег.

Актуальной на сегодняшний день остается проблема раскрытия и расследования преступлений, предусмотренных ст. 326 УК РФ. В соответствии с российским уголовным законодательством подделка или уничтожение идентификационного номера транспортного средства (VIN) [1, стр. 108—113] является самостоятельным составом преступления. Вместе с тем зачастую оно связано с другими, представляющими повышенную общественную опасность деяниями: кража (ст. 158 УК РФ), грабеж (ст. 161 УК РФ), разбой (ст. 162 УК РФ) и образует в совокупности с ними сложные преступные схемы, основной целью которых является перепродажа похищенного транспортного средства как целого изделия или его разукомплектование и продажа деталей, узлов и агрегатов по отдельности. И если реализация элементов транспортного средства, не имеющих маркировочных обозначений, не вызывает серьезных затруднений, то для реализации транспортного средства как целого изделия необходимо соблюдение ряда условий, без которых его продажа становится попросту невозможной.

Для того чтобы сбыть похищенное транспортное средство, преступникам необходимо провести целый комплекс мероприятий по его легализации: изменить маркировочные данные; изготовить поддельные регистрационные документы и др. При наличии у преступников подлинных документов регистрационного учета на транспортное средство аналогичной марки и модели, которое, например, попало в серьезное дорожно-транспортное происшествие, задача значительно упрощается. В этом случае преступникам необходимо только изменить идентификационную маркировку.

Несмотря на то что совершение угонов и хищений транспортных средств в России в последние годы имеет устойчивую тенденцию к

сокращению (что характерно и для других сран [3], их количество пока остается на высоком уровне: по данным ГИБДД за 2020 г. в России было совершено 26 819 угонов, причем, их большая часть — именно с целью хищения [URL: https://garage-mo.ru/raznoe/rejting-avtomobilej-po-ugonu-2.html]). Кроме того, нельзя забывать и о повышенной общественной опасности части преступлений, объектом которых являются транспортные средства; помимо причинения значительного материального ущерба, их совершение зачастую сопряжено с насильственными действиями, представляющими угрозу для жизни и здоровья потерпевших.

При проведении экспертиз и исследований с целью установления первичной (заводской) маркировки транспортного средства эксперту приходится сталкиваться со многими проблемами, затрудняющими решение поставленных перед ним вопросов. Одна из основных на сегодняшний день — отсутствие непосредственного доступа сотрудников экспертно-криминалистических учреждений к информационным массивам заводов-производителей. Все дело в том, что в последнее время наблюдается переориентация в выборе способов криминального изменения первичной маркировки транспортных средств. Так, если в конце 1990-х — начале 2000-х гг. маркировочные обозначения в основном подвергались частичному изменению: изменялись элементы знаков, отдельные знаки или их группа (часть маркировочного обозначения), то в настоящее время в подавляющем большинстве случаев (по оценкам экспертов-практиков это 80—85%) заводская маркировка уничтожается полностью. Все известные исполнителям элементы комплектации с дополнительной и производственной маркировкой при этом демонтируются [1, стр. 109]. В результате таких действий процесс идентификации исследуемого транспортного средства сильно затруднен или невозможен вообще.

Решение основной задачи первого этапа экспертизы — установление факта изменения заводских маркировочных обозначений транспортного средства — больших затруднений у экспертов обычно не вызывает. При этом традиционные методы выявления при описанных выше обстоятельствах становятся абсолютно неэффективными. В этом случае непосредственный доступ экспертов к базам данных заводов-производителей в процессе производства экспертиз стал бы необходимым инструментом, расширяющим возможности экспертных учреждений по решению задач, связанных с идентификацией транспортных средств в новых условиях.

Рассматривая данную ситуацию, следует учитывать, что технология сборки транспортных средств на предприятиях-производителях предусматривает крепление на их кузове большого количества табличек с различного рода второстепенной маркировкой, не содержащей идентификационных данных. Некоторые из этих табличек крепятся в

труднодоступных местах (во внутренних полостях различных базовых деталей или сборочных единиц). В использовании метода, в научной литературе названного «информационным методом исследования», лежит принцип, при котором детали и агрегаты транспортных средств рассматриваются как носители криминалистически значимой информации, прочтение (декодирование) которой позволяет решить основную задачу, стоящую перед экспертом, — идентифицировать исследуемое транспортное средство, используя базы данных заводов-производителей. По мнению сотрудников экспертно-криминалистических подразделяй органов внутренних дел, использование такого метода позволяет решать эту задачу практически во всех случаях. Неразрушающий характер этого метода предоставляет дополнительные возможности для исследования.

Безусловно, на этом пути существуют и определенные трудности, основной из которых на сегодняшний день является отсутствие юридически урегулированного, организационно разработанного и технически обеспеченного механизма, который позволял бы эксперту самостоятельно обращаться к внутрипроизводственным базам данных заводов-производителей и оперативно получать необходимую ему информацию, не используя устаревшую, но пока еще существующую практику направления через следователя письменных запросов. Учитывая, что исполнение требований, содержащихся в запросах, как правило, сильно затягивается, а в некоторых случаях запросы попросту игнорируются, эффективность проделанной до этого экспертом колоссальной работы практически сводится к нулю.

Решение означенной проблемы в первую очередь лежит в плоскости разработки нормативно-правовой базы, которая регламентировала бы все организационные и технические вопросы по созданию такого механизма. К большому сожалению, на сегодняшний день возможность непосредственного доступа к информационным массивам заводов-производителей является только концепцией, обсуждаемой на страницах научных изданий и в рамках научно-практических конференций. Действующее законодательство не позволяет решать вопросы информационного обеспечения процесса производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств в соответствии с современными требованиями. Так, согласно п. 2 ч. 4 ст. 57 УПК РФ и 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, что как раз и является основным препятствием к оптимизации информационных процессов. 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 существующих баз данных.

Таким образом, совершенно очевидно, что положения нормативных правовых актов, регламентирующих деятельность экспертно-криминалистических учреждений и их сотрудников в сфере информационного обеспечения судебно-экспертной деятельности, существенно отстали от требований времени. 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.

Следует также сказать и о необходимости создания новых информационных ресурсов. Положительную роль, например, сыграло бы создание общероссийской информационной базы учета идентификационных номеров и учетных данных транспортных средств, выработавших свой ресурс и снятых с регистрационного учета для переработки в металлолом или не подлежащих восстановлению и дальнейшей эксплуатации после серьезных дорожно-транспортных происшествий, пожаров, стихийных бедствий и пр. Существование указанной базы данных позволило бы противодействовать использованию выведенных из эксплуатации транспортных средств в качестве доноров маркированных деталей и повысило бы эффективность расследования и раскрытия преступлений, связанных с хищением транспортных средств и неправомерным изменением или уничтожением их идентификационного номера.

В наши дни автотранспорт является неотъемлемой частью развития и жизни страны. Число автотранспортных средств растет с каждым годом, и вместе с тем возрастает и количество дорожно-транспортных происшествий. Особенностью преступлений, связанных с нарушением дорожного движения, является их значительная распространенность, а также повышенная общественная опасность.

Установление механизма расследуемого дорожно-транспортного происшествия, его причины, технического состояния фигурирующих в происшествии транспортных средств основывается, прежде всего, на исследовании следов, которые могут быть обнаружены на выступающих частях транспортных средств, на дорожном покрытии, придорожных объектах, на одежде и теле пострадавших.

Являясь следствием удара, давления, скольжения, разлома, разрыва, наслоения, отслоения, отщепа и т.д., эти следы, как правило, в момент происшествия, несут информацию о внешнем строении следообразующего объекта и положении транспортных средств.

Поэтому при расследовании обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, контактного взаимодействия различных транспортных средств, установлении механизма происшествия требуется применение специальных знаний как в области устройства транспортных средств, так и в области трасологии.

Особенно применение этих знаний необходимо при инсценировке транспортного происшествия. Инсценировка представляет собой имитацию намеренного или случайного наезда на пешехода, столкновения автомобилей. Расследование таких происшествий зависит, во-первых, от полноты осмотра места происшествия и, во-вторых, от предварительного исследования следов, обнаруженных и изъятых при осмотре.

«В идеальном случае предварительное исследование перерастает в ситуационный анализ места происшествия, под которым понимают методику криминалистического исследования места происшествия, основанную на последовательном изучении отдельных видов следов, их сопоставлении друг с другом, с обстановкой до, во время и после совершения преступления и позволяющую на основе комплексного использования криминалистических и других специальных познаний формулировать выводы о последовательности действий участников события и их признаках» [2, стр. 179].

При выявлении инсценировки необходимо подвергать осмотру все пространство, где произошло преступное деяние: дорожное полотно и его элементы, транспортные средства, труп, повреждения водителей и т.п.

При этом специалист на месте происшествия должен обращать внимание на негативные обстоятельства, т.е. на следы и другие факты, которые противоречат заявленным обстоятельствам.

При осмотре дорожного полотна необходимо обращать внимание на осыпь осколков разбитых фарных рассеивателей, зеркал, наличие отделившихся частиц лакокрасочного покрытия, длину тормозного пути или его отсутствие и др., которые могут не соответствовать заявленным обстоятельствам.

По следам на транспортных средствах необходимо обращать внимание:

— на одномоментность возникновения повреждений;

— глубину повреждений от следообразующих поверхностей транспортных средств;

— направление образование повреждений;

— перенос частиц лакокрасочного покрытия с одного транспортного средства на другое.

При осмотре транспортных средств, расположенных на месте происшествия, необходимо обратить внимание на факторы, говорящие о механизме столкновения:

— траекторию схождения и расхождения транспортных средств;

— угол между продольными осями транспортных средств или их выступающих частей;

— площадь перекрытия контактирующих частей транспортных средств и др.

Проиллюстрируем вышесказанное на примере материалов дела по инсценировке столкновения двух транспортных средств. 16 октября 2019 г. произошло дорожно-транспортное происшествие с участием двух транспортных средств ВАЗ 21150 и Пежо 4007.

Перед специалистом был поставлен вопрос: соответствуют ли повреждения транспортного средства Пежо, указанные в административном деле по факту дорожно-транспортного происшествия заявленным обстоятельствам происшествия от 16 октября 2019 г.?

При осмотре транспортного средства Пежо специалистом было выявлено следующее:

— правая передняя дверь повреждена. Повреждение располагается на расстоянии 0,38—0,84 м от опорной поверхности, носит статико-динамический характер и выражается в деформации металла, направленного снаружи внутрь и в нескольких массивах динамических следов, направленных спереди назад. Массивы следов разнонаправленные, пересекаются друг с другом, что свидетельствует об их накопительном характере. Внутренняя обшивка двери деформирована. На торце двери имеются многочисленные сколы лакокрасочного покрытия со следами ржавчины, что говорит об их накопительном характере (рис. 1);

Рис. 1. **Пересекающиеся массивы динамических следов на правой передней двери автомобиля Пежо 4007**

— правая задняя дверь повреждена. Повреждение располагается на расстоянии 0,38—0,75 м от опорной поверхности, носит статико-динамический характер и выражается в деформации металла, направленного снаружи внутрь и в нескольких массивах динамических следов и отдельных динамических следах (царапин), направленных спереди назад (рис. 2). Наличие отдельных друг от друга массивов следов и отдельных царапин свидетельствует об их накопительном характере.

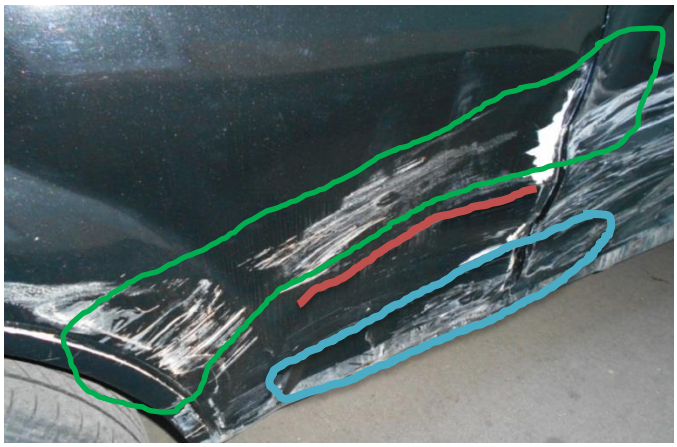

Рис. 2. **Разнонаправленные динамические повреждения на задней правой двери автомобиля Пежо 4007**

Это позволило специалисту прийти к выводу, что все вышеописанные повреждения автомобиля Пежо 4007 получены не одномоментно, носят накопительный характер и не соответствуют заявленным обстоятельствам.

Выводы

Особенностью транспортных преступлений, связанных с нарушением дорожного движения, является их значительная распространенность и повышенная общественная опасность. Установление механизма дорожно-транспортного происшествия, его причины, технического состояния фигурирующих в происшествии транспортных средств требует применения специальных знаний, которые должны обеспечивать комплексность в собирании следов преступления, их исследовании и использовании, которое может осуществляться как в непроцессуальной, так и в процессуальной формах.

Возможность их использования в доказательственных целях различна, однако достоверность результатов научно-технического исследования, осуществляемого в лабораторных условиях, не менее надежна, чем достоверность выводов судебных экспертов. Результаты таких исследований могут вводиться в процесс, используя тот же отработанный на практике алгоритм введения в процесс иных результатов оперативно-розыскной деятельности.

Таким образом, своевременное применение специальных средств и методов, использование различных форм специальных знаний, являющихся средством познания и доказывания, способствуют эффективному раскрытию и расследованию преступлений на транспорте.

Литература

1. Жаворонков, В. А. К вопросу о нормативно-правовых проблемах информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств / В. А. Жаворонков // Сборник научных трудов Международной конференции «Актуальные проблемы судебно-

экспертной деятельности» (Москва, 25 июня 2020 г.). — Москва : Московский университет МВД Российской Федерации им. В. Я. Кикотя, 2020.
2. Хрусталев, В. Н. Участие специалиста криминалиста в следственных действиях и оперативно-розыскных мероприятиях : учебное пособие / В. Н. Хрусталев, О. А. Щеглов. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2018.
3. Tarah Hodgkinson, Martin A. Andresen, Graham Farrell. The decline and locational shift of automotive theft: A local level analysis // Journal of Criminal Justice. — March 2016. — Volume 44. — P. 49—57.

References

1. Zhavoronkov, V. A. K voprosu o normativno-pravovykh problemakh informatsionnogo obespecheniya sudebnoy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [On the issue of regulatory and legal problems of information support of forensic examination of vehicle marking designation] / V. A. Zhavoronkov // Sbornik nauchnykh trudov Mezhdunarodnoy konferentsii «Aktual'nyye problemy sudebno-ekspertnoy deyatel'nosti» (Moskva, 25 iyunya 2020 g.). — Moskva : Moskovskiy universitet MVD Rossiyskoy Federatsii im. V. YA. Kikotya, 2020.
2. Khrustalev, V. N. Uchastiye spetsialista kriminalista v sledstvennykh deystviyakh i operativno-rozysknykh meropriyatiyakh : uchebnoye posobiye [Participation of a specialist criminalist in investigative actions and operational-search measures: a tutorial] / V. N. Khrustalev, O. A. Shcheglov. — Moskva : Yuridicheskiy institut MIIT, 2018.
3. Tarah Hodgkinson, Martin A. Andresen, Graham Farrell. The decline and locational shift of automotive theft: A local level analysis // Journal of Criminal Justice. — March 2016. — Volume 44. — P. 49—57.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.985

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

Проблемные вопросы привлечения специалистов к расследованию транспортных преступлений

Аннотация. В статье рассматриваются отдельные проблемные вопросы, возникающие при использовании специальных знаний в ходе расследования транспортных преступлений. Особенное внимание уделено использованию помощи специалистов при осмотре места транспортного происшествия, поскольку даже самый опытный следователь, обладающий большим объемом правовых знаний, вряд ли сможет самостоятельно, без привлечения специалистов в сфере транспорта правильно описать отдельные объекты, обнаруженные на месте происшествия, верно назвать ту или иную деталь или ее разрушенную часть. Отмечается, что одному человеку (следователю) объективно невозможно овладеть всеми тонкостями самых различных видов транспорта, в том числе железнодорожного, морского, иного водного, авиации, метрополитена, автомобильного. При этом каждая из транспортных отраслей имеет массу объектов транспортной инфраструктуры. И только использование помощи специалистов в той или иной отрасли транспорта позволяет эффективно расследовать уголовные дела по транспортным преступлениям. Обращается внимание на отдельные пробелы и шероховатости уголовно-процессуального законодательства, отрицательно сказывающиеся на определении компетентности и практических навыков лица, привлекаемого в качестве специалиста к проведению отдельных следственных действий и подготовке заключения по возникшим вопросам, требующим для своего разрешения специальных знаний. Подробно описываются требования к компетентности и знаниям специалиста, приглашаемого к участию в производстве следственных действий либо для консультационных услуг по рассматриваемым материалам и по уголовным делам о транспортных преступлениях. Определяются основания для отвода лица, приглашенного в качестве специалиста, от участия в расследовании.

Ключевые слова: транспортное преступление; специалист; участие специалиста; следственные действия; требования к специалисту; подбор и отвод специалиста.

© Vladimir Eg. Sudenko
— Candidate of Law, docent, associate professor
of the department “Criminal law, criminal procedure
and criminalistics” of the Law Institute
of the Russian University of Transport

Problematic issues of attracting specialists to transport crimes’ investigation

Abstract. The current paper has considered the certain problematic issues that arise when using special knowledge in transport crimes’ investigation. Particular attention has been paid to the help of specialists when inspecting transport crime scenes, since even the most experienced specialist with a large amount of legal knowledge is unlikely to be able to correctly describe individual evidences found at the crime scene, correctly name this or that evidence or its destroyed part without the help of transport specialists. There has been noted that it is objectively impossible for one person (an investigator) to master all the intricacies of the most various transport modes, including railway transport, sea, aviation, subway, land transport. Moreover, each of the transport industries has a lot of transport infrastructure facilities. Only the help of specialists in a particular transport branch makes it possible to effectively investigate transport crimes. The attention has been drawn to certain gaps and drawbacks of the criminal procedure legislation, which negatively affect the determination of the competence and practical skills of a specialist involved in conducting certain investigations and preparing a report on questioned issues that require special knowledge for their resolution. There have been described in detail the requirements for the competence and knowledge of a specialist who was invited to carry out investigations or for consulting services on the questioned materials and in transport criminal cases. There have been identified the grounds for disqualification of a person invited as a specialist from participation in the investigation.

Keywords: transport crime; specialist; participation of a specialist; investigation; requirements for a specialist; selection and disqualification of a specialist.

Рассматривая отдельные вопросы, относящиеся к транспортным преступлениям, отметим, что транспортные преступления и преступления, совершаемые на транспорте, далеко не одно и то же [1]. Не

вдаваясь в характеристику этих двух видов преступлений, мы будем говорить только о транспортных преступлениях, как правило, включенных законодателем в гл. 27 УК РФ. Степень эффективности расследования транспортных преступлений во многом, если не вообще, зависит от того, насколько следователь компетентен в своей профессии; известны ли ему виды транспортных преступлений, предусмотренных УК РФ, насколько адекватно и логически последовательно он осуществляет следственные мероприятия, в какой степени вовлекает в процесс расследования не только оперативных сотрудников правоохранительных органов, но и узких специалистов, каковы формы его взаимодействия с представителями других департаментов, например, работниками дознания местных органов внутренних дел или дознавателями на транспорте.

Известно, что качественный осмотр места транспортного происшествия практически невозможен без участия в этом следственном действии специалиста, обладающего познаниями в той или иной транспортной отрасли и в отдельной структуре отрасли. Это специалисты локомотивной, вагонной, авиационной, аэродромной, морской и иной водной службы, путевого хозяйства, сигнализации и связи, аэродромного хозяйства и др. [2] При этом обязательно требуется определить наличие у приглашаемого специалиста необходимых знаний и компетенций, а процедура возможности определения наличия у специалиста требуемых для следствия по делу компетенций и специальных знаний не отделима от понимания объема и структуры требуемых знаний для данного дела. В то же время именно это нередко выдвигает весьма важные проблемы, прежде всего где найти специалиста по редко встречающимся экспертизам, которые могут быть проведены вне экспертных учреждений. Если обнаруживается, что подобранный специалист не обладает достаточными знаниями и компетенциями, необходимыми для проведения конкретного следственного действия или получения от него консультационных услуг применительно к данной виду транспорта, то следователь обязан осуществить его отвод, исходя из положений ст. 71 УПК РФ, которая перечисляет основания для отвода специалиста в случае установления отсутствия у него компетентности, применительно к расследованию конкретного дела [3].

Уголовно-процессуальное законодательство РФ не устанавливает обязанности следователя информировать приглашаемого специалиста о предстоящих действиях, к участию в которых он приглашается, и о вопросах, важных для разрешения дела, на которые следователь рассчитывает получить ответы от специалиста. Тем не менее, по нашему мнению, целесообразно проинформировать его, чтобы исключить в будущем отвод данного специалиста, не отвечающего требуемым компетенциям и знаниям.

Следователь, приглашающий специалиста для участия в отдельных следственных действиях, к примеру, в осмотре места транспортного происшествия, предполагает у приглашаемого лица наличие соответствующих знаний, которые необходимы для разрешения возникающих вопросов [4]. Отметим, что выявление основания для отвода некомпетентного специалиста необходимо осуществить перед производством тех следственных действий, в которых он должен участвовать. И здесь часто встречаются «подводные камни» по причине того, что в случае замены ранее приглашенного специалиста могут наступить такие отрицательные для расследования последствия, как увеличение сроков расследования по причине переноса следственных действий на более поздний срок, повторный вызов других участников следственных действий, повторное проведение отдельных процессуальных действий в связи с участием в них нового лица и т.п.

В практической следственной деятельности могут возникнуть и нередко возникают ситуации, когда поиск более знающего специалиста, имеющего требуемые для производства конкретного следственного действия знания, затруднителен либо по причине уникальности необходимых знаний, либо просто из-за отсутствия таких специалистов в данном регионе. Следует также учитывать требования ч. 2 ст. 61 УПК РФ, что обладающее необходимыми знаниями лицо не вправе принимать участие в производстве того или иного следственного действия, если этот специалист является потерпевшим, свидетелем, близким знакомым подозреваемого или обвиняемого, родственником другого участника следственного действия, гражданским истцом или ответчиком и т.п.

В случае, если приведенные основания относятся к конкретному приглашенному специалисту, то он сам обязан отказаться от участия в уголовном деле в качестве специалиста, даже при наличии у него требуемых знаний и компетенций. Если же специалист не сделает этого, то следователь вправе его отстранить от производства каких-либо действий по данному делу. Помимо добровольного отказа от участия в деле в качестве специалиста, заявление о его отводе возможно по заявлению подозреваемого или обвиняемого, их законных представителей или защитника. Кроме того, заявление об отводе специалиста вправе совершить государственный обвинитель, потерпевший, его гражданского истец или ответчик, в том числе их представители. Но именно следователь в конечном итоге принимает процессуальное решение по отводу специалиста в процессе предварительного расследования.

Несмотря на то что заключение специалиста на основании п. 3.1 ст. 74 УПК РФ выступает как доказательство, тем не менее законодательством не определены ни форма его получения, ни порядок оформления заключения специалиста.

Кроме того, в настоящее время отсутствуют разъяснения относительно ознакомления специалиста с запретами ст. 307 УК РФ, среди которых

предусматривается ответственность специалиста, в том числе за дачу ложных показаний в ходе досудебного производства. Отчасти по этой причине в практической следственной деятельности заключение специалиста нередко не рассматривается следователем в качестве реального доказательства.

В связи с этим закономерно, что отдельные исследователи в своих работах существенно ограничили пределы использования заключений специалистов. Такой подход в определенной степени способен ограничить возможности, связанные с получением и последующим эффективным применением в ходе расследования транспортного преступления данного специалистом заключения. При этом становятся актуальными проблемы, разрешение которых возможно только при использовании специальных знаний, хотя их появление нередко не связано с ходом или местом проведения необходимых процессуальных действий.

Тем не менее сам факт участия специалиста в производстве по уголовному делу и результаты такого участия обладают самостоятельным доказательственным значением, выступая в качестве составной части всей деятельности по расследованию уголовного преступления. При этом специалист не имеет процессуальной самостоятельности, выступая только помощником следователя. Он подменяет следователя по причине его научно-технической некомпетентности, причем в узком сегменте знаний. Поэтому в тех ситуациях, где следователь компетентен, он может действовать и при отсутствии специалиста. Важным моментом в расследовании является и то, что в сравнении с заключением эксперта существующий порядок предоставления заключения специалистом имеет упрощенный характер. Подобная простота позволяет без формальных проволочек привлечь к разработке заключения специалиста, что обеспечивает высокие темпы осуществления процедуры доказывания, если сравнивать участие специалиста с процедурой назначения и получения результата проведенной судебной экспертизы. Это выступает для следователя значимым моментом в силу того, что сам по себе процесс подготовки и представления заключения специалиста занимает значительно меньшее время и является более простым по сравнению с заключением эксперта.

Однако нельзя не отметить, что даже после введения новой нормы относительно возможности представления заключения специалистом (ч. 3 ст. 80 УПК РФ) уголовно-процессуальное законодательстве не содержит норм, согласующих эту новацию с положениями общего характера, в которых регламентируется непосредственное участие в расследовании преступления специалиста.

Помимо этого в ст. 179 УПК РФ предусмотрена еще одна форма участия специалиста, в рамках которой он может проводить освидетельствование, включая и процедуру выявления наличия состояния опьянения, что особенно актуально для автотранспортных происшествий. Тем не менее в

данной норме не определены способы и методы определения состояния опьянения при отсутствии возможности проведения необходимого исследования. Особо значимым этот момент является в силу невозможности проведения такого рода исследований при отсутствии сравниваемых образцов. При этом возможность получения таких образцов предполагается только в ходе проведения процедуры экспертизы.

Довольно часто специалисты могут быть привлечены к оказанию помимо помощи технического характера, еще и психологической, информационной и иных видов помощи в том или ином случае. К примеру, в процессе проведения допросов может быть использована помощь специалиста по объяснению тех или иных терминов чисто технического свойства, названий конкретной детали, частей транспортного средства и т.п., т.е. тогда, когда допрашивается лицо, являющееся специалистом в вопросах, относящихся к теме допроса. В то же время следователь вряд ли в состоянии обладать теми или иными знаниями во всех отраслях транспортной сферы. И здесь для проверки ответов допрашиваемого важна помощь другого, не заинтересованного в исходе дела специалиста.

В связи с появлением новых материалов, технологий, аппаратов, деталей к транспортному средству будет постоянно возрастать потребность в специальных знаниях, которыми обладают специалисты по материаловедению, сопротивлению материалов и самих изделий, по конкретной отрасли транспорта, т.е. специалистов более узкой профессии. Помощь специалиста требуется не только следователю, но нередко и экспертам при разработке и применению новейших высокоэффективных методов и методик экспертных исследований.

Кроме того, с целью совершенствования процедуры привлечения специалистов к участию в рамках предварительного следствия желательно предоставить такому лицу определенные дополнительные права, в том числе: специалист должен быть уведомлен относительно цели его вызова; до него должны доводиться требования в части тех специальных знаний, которыми он должен обладать, а также указана цель вызова для оценки со стороны самого специалиста, исходя из уровня его компетентности применительно к данному случаю, возможности адекватной помощи следователю. При наличии у него сомнений он должен иметь право на отказ от участия в проводимых следственных мероприятиях. Также, говоря о непроцессуальной деятельности специалиста, надо отметить, что на этапе выбора специалиста для привлечения к расследованию транспортного преступления имеет немалое значение уровень его информирования относительно необходимости своевременного представления криминалистически и процессуально значимой информации следователю. Это позволяет последнему надлежащим образом и с учетом требования эффективности расследования определить порядок, время и место проведения процессуальных действий, а также произвести отбор участников таких

действий, порядок и условия применения научных и технических методов, средств расследования и т.д.

Как видно из сказанного выше, для более понятной дифференциации заключения специалиста в сравнении с заключением эксперта представляется необходимым внести изменения в ч. 3 ст. 80 УПК РФ в части требований, позволяющих трактовать представленное специалистом заключение в качестве специального результата познавательной деятельности. Его статус должен опираться на поручения следователя, представления сторон процесса или самого суда. При этом необходимым является обязательное соблюдение письменной формы, включающей ответы на поставленные вопросы, отражающие в качестве обязательного требования процедуры применение специальных знаний.

Безусловно, участие специалиста в проводимых следователем следственных действиях выступает как одна из значимых форм применения специальных знаний при расследовании транспортных преступлений. Довольно часто именно участие в расследовании специалиста, а иногда и не одного, позволяет выявлять намного больше, чем обычно, вещественных доказательств и значимых для расследования обстоятельств, позволяя тем самым максимально полно и непредвзято обеспечить раскрытие транспортного преступления, особенно на железнодорожном транспорте, в авиации и на водном транспорте (в том числе на морском).

По нашему мнению, в качестве основных форм участия специалиста в уголовном судопроизводстве следует признать его непосредственное участие в следственных действиях, выдачу им заключений, дачу показаний или осуществление консультационной деятельности специалиста. В качестве базы при определении специалистов, приглашаемых для консультаций следователем, последние должны быть наделены рядом характеристик, которые фактически могут обеспечивать реализацию в полном объеме процессуального статуса специалиста и как участника уголовного процесса, и как специального субъекта уголовного процесса, обладающего необходимыми познаниями. К таковым можно отнести:

— саму цель привлечения специалиста, состоящую в реализации тех возможностей, которые открываются с применением специальных знаний с целью выявления истины по уголовному делу;

— специфические задачи, которые должны быть разрешены специалистом при его участии в расследовании транспортного преступления, а именно оказание консультативной и технической помощи всем участникам уголовного судопроизводства с надлежащим обеспечением их прав;

— функции специалиста, среди которых следует выделить принятие участия в производстве процессуальных действий, представление

письменных консультаций следователю по вопросам, предполагающим применение специальных знаний;

— принципы деятельности специалиста в рамках уголовного расследования, в том числе независимость, компетентность и незаинтересованность в исходе дела.

Таковы краткие рассуждения относительно важности помощи специалиста для расследования транспортных преступлений.

Литература

1. Суденко, В. Е. Транспортные преступления и преступления, совершаемые на транспорте / В. Е. Суденко // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 8 (8). — С. 44—55.
2. Суденко В. Е. Тактика осмотра места железнодорожного происшествия / В. Е. Суденко // Мир транспорта. — 2017. — Т. 15. — № 1 (68). — С. 210-222.
3. Попов, В. Л. Процессуальные и методологические основы судебных экспертиз по транспорту / В. Л. Попов // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 1 (37). — С. 53—65.
4. Суденко, В. Е. Особенности осмотра объектов железнодорожного транспорта по факту террористического акта / В. Е. Суденко // Ученые записки Крымского федерального университета имени В. И. Вернадского. Юридические науки. — 2017. — Т. 3. (69). — № 1. — С. 185—190.

References

1. Sudenko, V. Ye. Transportnyye prestupleniya i prestupleniya, sovershayemyye na transporte [Transport crimes and crimes committed in transport] / V. Ye. Sudenko // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 8 (8). — S. 44—55.
2. Sudenko V. Ye. Taktika osmotra mesta zheleznodorozhnogo proisshestviya [Tactics of inspection of the place of a railway accident] / V. Ye. Sudenko // Mir transporta. — 2017. — T. 15. — № 1 (68). — S. 210-222.
3. Popov, V. L. Protsessual'nyye i metodologicheskiye osnovy sudebnykh ekspertiz po transportu [Procedural and methodological foundations of forensic examinations on transport] / V. L. Popov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 1 (37). — S. 53—65.
4. Sudenko, V. Ye. Osobennosti osmotra ob"yektov zheleznodorozhnogo transporta po faktu terroristicheskogo akta [Features of inspection of objects of railway transport on the fact of a terrorist act] / V. Ye. Sudenko // Uchenyye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V. I. Vernadskogo. Yuridicheskiye nauki. — 2017. — T. 3. (69). — № 1. — S. 185—190.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.985.7

© Нурушев Арстангали Амангалиевич
— кандидат юридических наук, доцент кафедры трасологии и баллистики Волгоградской академии МВД России
arsik.nur@yandex.ru

© Становая Ольга Владимировна
— преподаватель кафедры криминалистики Волгоградской академии МВД России
Stanovoy.70@mail.ru

Первоначальные следственные действия по дактилоскопированию и установлению личности неопознанных трупов, обнаруженных на железнодорожном транспорте

Аннотация. В статье рассматриваются некоторые особенности дактилоскопирования трупов непосредственно на месте их обнаружения и связанные с этим проблемы в рамках проведения осмотров мест происшествий на железнодорожном транспорте. Посредством обобщенного опыта авторы дают практические советы по дактилоскопированию обнаруженных трупов с учетом воздействия таких неблагоприятных факторов, низкие температуры, посмертные изменения поверхности тканей и мышц — трупное окоченение, гниение, мацерация. В данной работе описаны приемы и способы дактилоскопирования трупов в возникших ситуациях на месте происшествия. Примененный алгоритм действий существенно позволит улучшить работу специалистов в данном направлении с учетом вышеуказанных особенностей.

Ключевые слова: осмотр места происшествия; дактилоскопирование трупа; пальцы рук; первоначальные следственные действия; посмертные изменения тканей человека.

© Arstangali Am. Nurushev
— Candidate of Law, associate professor of traceology and ballistics of the Volgograd Academy of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

© Olga V. Stanovaya
— lecturer of the department of criminalistics
of the Volgograd Academy of the Ministry
of Internal Affairs of the Russian Federation

Primary fingerprints' investigation and identification of unidentified corpses found on railway transport

Abstract. The current paper has discussed some of the features of corpses' fingerprinting directly at the place of accident and the problems associated with it while examining transport crime scenes. By means of generalized experience, there has been given a practical advice on fingerprinting of found corpses, taking into account the effects of unfavorable factors, low temperatures, postmortem changes in the surface of tissues and muscles, namely rigor mortis, body corruption, maceration. The current paper has described the techniques and methods of corpses' fingerprinting in situations that occur at the crime scene. The applied algorithm of actions will significantly improve the work of specialists in this area, taking into account the above features.

Keywords: crime scene examination; fingerprinting of a corpse; fingers; primary investigation; posthumous changes in human tissue.

Одной из важнейших задач в рамках проведения осмотров мест происшествий на железнодорожном транспорте является обнаружение, фиксация и изъятие вещественных доказательств: следов рук, следов обуви и транспортных средств, микрочастиц, биологических объектов и т.д., которые помогают в раскрытии и расследовании различных преступлений по горячим следам.

По данным официальной статистики МВД России за 2020 г. количество всех дел по установлению личности граждан по неопознанным трупам, находившихся на учете, составило 15 061. Прекращенных в связи с установлением личности граждан по неопознанным трупам дел зафиксировано 2580, что составляет около 15% от общего количества заведенных дел. Согласно статистическим данным ГИАЦ МВД России в период с января по декабрь 2020 г. всего было зарегистрировано 33 527 преступлений на транспорте, из них 598 преступлений против личности, в том числе убийства, изнасилования, причинения тяжких телесных повреждений. Раскрываемость данных преступлений составляет 67,5%. Однако 10 527 преступлений из общего количества всех зарегистрированных остается не раскрытыми, и это довольно значимая цифра [URL: https://мвд.рф/opendata/7727739372-MVDGIAC311/data-

20210127-structure-20201204.csv (дата обращения: 14 мая 2021 г.)]. В общей строке различных преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте, есть преступления, связанные с обнаружением неопознанных трупов. Данная ситуация остается весьма плачевной и требует принятия неотложных мер.

Разновидностью следственных действий при проведении осмотров мест происшествий является дактилоскопирование трупов. Трудности дактилоскопирование трупов обнаруженных в отдаленных станционных и примыкающих железнодорожных путях, в грузовых вагонах железнодорожного транспорта дальнего следования обусловливаются: а) поздним фактором обнаружения трупа из-за дальнего следования железнодорожного подвижного состава; б) большими расстояниями между региональными железнодорожными станциями нашей страны; в) нехваткой личного состава полиции для осуществления необходимых первоначальных следственных и оперативных действий; г) отсутствием у вновь принятых сотрудников полиции должного опыта для осуществления дактилоскопирования трупов. Дактилоскопирование трупов в корне отличается от дактилоскопирования живых лиц, так как после наступления смерти биологические изменения в теле меняют строение кожных покровов человека, а имеющийся на пальцах трупа масленый или креозотно-мазутный налет затрудняет возможность дактилоскопирования на месте, а в некоторых случаях делает его невозможным.

Если после наступления смерти человека прошло мало времени, то его дактилоскопирование на месте происшествия не вызывает трудностей, оно происходит по классическим правилам дактилоскопирования трупов, подробно изложенных в криминалистической литературе [1].

Иное дело, когда на месте происшествия приходится дактилоскопировать труп с посмертными изменениями поверхности тканей и мышц, такими как трупное окоченение, гниение, мацерация, мумификация.

В имеющихся книгах по криминалистике не полностью освещаются все особенности и проблемы этого направления, с которыми сталкиваются следователи, эксперты и оперативные работники при проведении осмотра места происшествия, а именно дактилоскопирование трупов. Наличие специальных криминалистических экспертных чемоданов с необходимыми приборами, инструментами и растворами для дактилоскопирования трупов полностью не решают проблему. В большинстве случаев в районных подразделениях полиции оснащенность криминалистической техникой пока еще остается слабой. Поэтому при осуществлении выезда на место происшествия приходится применять в основном традиционные средства и способы с использованием дактилоскопического валика, типографской краски, отрезков бумаги, фрагмента стекла для раскатки краски, спичечного коробка и т.д.

Первоначальным действием при дактилоскопировании трупа на месте происшествия, а также при осмотре его одежды, тела, обнаруженных при нем вещей и предметов, должно быть соблюдение правил личной безопасности. А в частности, работу необходимо производить строго в резиновых перчатках и защитной маске. В отсутствии таковых возможно использовать полимерные пакеты, в доступных местах пинцет.

Начав работу в перчатках и маске необходимо соблюдать одно важное правило: нельзя ими касаться чистых вещей (фотоаппарата, ручки, ножниц, чемодана, сотового телефона и т.д.), а также не забывать своевременно обрабатывать руки и при необходимости свою одежду спиртовыми растворами.

Работа без защитной маски может привести к переносу биологического материала (частиц слюны, пота, волос и т.д.) на вещи и предметы, обнаруженные на трупе или рядом с ним, а также на отдельные фрагменты тела (рука, нога). В определенных случаях вещественные доказательства могут быть направлены на экспертизу ДНК. Также в случае обнаружения неопознанного трупа осуществляется обязательное его направление на изъятие биологических материалов для проведения государственной геномной регистрации.

Одной из самых частых проблем, связанных с отбором отпечатков рук у трупов, является воздействие на тело трупа низких температур. При длительном воздействии низкой температуры на тело человека кисти рук трупа переходят в сжатое или в полусжатое состояние. Провести дактилоскопирование в таком случае не представляется возможным. Единственным выходом получения оттисков рук может быть направление трупа в морг для установления причин смерти. Далее в морге после длительного нахождения тела в условиях воздействия положительной температуры кисти рук частично или полностью разжимаются и позволяют произвести дактилоскопирование.

Однако в таком случае с момента совершения преступления может пройти нескольких суток, что на практике не всегда может быть приемлемо, например, когда первоначальные следственно-оперативные действия направлены на раскрытие преступления по горячим следам и в срочном порядке необходимо приложить все усилия для установления личности неопознанного трупа, а также осуществить в дальнейшем проверку отпечатков пальцев рук установленной личности по совершенным преступным деяниям.

Применимый алгоритм приемов и способов рассмотрим на следующих примерах:

1) если на теле трупа обнаружены следы насильственной смерти, то перед проведением дактилоскопирования важно тщательно осмотреть поверхность ногтевых фаланг пальцев рук на предмет загрязнения, наличия ран, воздействия влаги, наличия следов биологического происхождения, микрочастиц. Далее необходимо произвести изъятие

подногтевого содержимого путем срезания верхней части ногтя каждого пальца в отдельные бумажные конверты или свернутые бумажные кульки с надписями «правая рука» и «левая рука»;

2) если кисти рук неопознанного трупа находятся в сжатом положении, необходимо попытаться их разжать. А именно, захватить кисть руки трупа обоими руками и надавить двумя большими пальцами на запястье, направлением внутрь. В результате этого действия кисть руки наклоняется и сухожилия распрямляют фаланги пальцев рук. Данное действие необходимо провести несколько раз, а также осуществить повороты кисти в лучезапястном суставе вправо и влево. В случае если полного раскрытия кисти осуществить не удалось, то даже разжатая таким образом наполовину кисть уже позволит произвести дактилоскопирование пальцев его рук;

3) также посредством ватных тампонов с поверхности рук изымают обнаруженные следы крови или следы воздействия микрочастиц пороховых газов. После изъятия всех биологических следов с рук, если кисть недостаточно распрямилась и не позволяет произвести дактилоскопирование, то посредством временного помещения руки трупа в емкость с теплой водой или обработки ее теплой водой с помощью губки возможно распрямление всех пальцев;

4) после завершения данных действий кисти рук трупа необходимо насухо и тщательно протереть чистой тканью, марлей, ватой, смоченной спиртовым раствором. После чего каждый палец поочередно окрашивают дактилоскопической краской при помощи валика. При этом следует знать, что нанесение краски в условиях влажной погоды, мороза, на папиллярные узоры пальцев рук может быть затруднительно, так как на влажную поверхность краска плохо прилипает. Объясняется это тем, что кожные покровы пальцев рук трупа, даже после сухого протирания их тканью, в условиях отрицательных температур имеют свойства снова оставаться увлажненными. В таком случае нужно повторно протереть насухо пальцы рук и наносить краску в два, три этапа, до стойкого окрашивания всей поверхности пальца;

5) после окрашивания пальцев рук трупа проводят их дактилоскопирование путем прокатки каждого пальца, на десять отдельных прямоугольных вырезов бумаги. Особенность данного действия заключается в том, что прокатка осуществляется не перекатом каждого окрашенного пальца по бумаги, как у живых лиц, а наоборот путем переката самой следовоспринимающей поверхности: отрезка бумаги, закрепленного на твердой поверхности, например, на спичечном коробке. Для удобства бумагу вырезают такого размера, чтобы загибы ее краев свободно удерживались пальцами рук дактилоскопируемого на жесткой поверхности (спичечный коробок, ластик). На оборотной стороне каждый вырез должен быть пронумерован от 1 до 10. Сразу после прокатки каждого пальца необходимо обязательно просмотреть качество

и полноту отображения папиллярного узора, потому что на месте происшествия не всегда получаются хорошие оттиски с первого раза. Далее каждый оттиск пальца, пригодный для идентификации личности, в соответствии с нумерацией наклеивается на бланк дактилоскопической карты или чистый лист бумаги формата А-4. На данном листе нужно последовательно указать какой рукой и каким пальцем проставлены оттиски пальцев рук. На бланке дактилоскопической карты или листа бумаги обязательно делаются соответствующие пояснительные записи о месте и времени обнаружения трупа, если установлены данные неизвестного, то полностью фамилию, имя и отчество, дату и место рождения [2];

6) на месте происшествия не всегда возможно дактилоскопировать труп по классическим правилам, т.е. путем прокатки каждого пальца от края ногтевой фаланги до края, используя при этом спичечный коробок или другую поверхность. Даже после помещения кисти руки в теплую воду или предварительной подготовки (различных движений в лучезапястном суставе) пальцы рук могут оставаться сжатыми. В таких случаях предусмотрено специальное приспособление, называемое «дактилоскопическая ложка». Это металлический предмет, рабочая часть которого имеет специальную вогнутую форму с возможностью крепления отрезка бумаги. Однако на практике далеко не у каждого эксперта в чемодане имеется такое приспособление. Поэтому без дактилоскопической ложки в вышеуказанных случаях, возможно, провести дактилоскопирование трупа следующим способом: каждую предварительно окрашенную ногтевую фалангу пальца руки просто прижимают к прямоугольному вырезу плотной бумаги. Бумага при нажатии принимает форму подушечек пальцев рук и воспринимает папиллярный узор. Бумагу нужно использовать именно плотную, например, мелованную, фотобумагу и т.д. Если в наличии только тонкая бумага, то ее необходимо свернуть в два раза;

7) также частой проблемой дактилоскопирования трупов является мацерация кожи кистей и пальцев рук. Мацерация — это сморщивание эпидермиса кожи от воздействия воды. Чем длительнее труп находится в воде, тем сильнее мацерация, глубже морщины. При незначительной мацерации возможно дактилоскопировать труп на месте обнаружения, без направления его в морг. Для этого необходимо попытаться расправить имеющиеся складки на коже подушечек пальцев рук путем их разглаживания. Делается это сильным надавливанием на палец и многократным движением кожи в разные стороны, т.е. выполняется своего рода массаж. После этого действия морщины распрямляются. Далее выполняются все стандартные вышеописанные правила. При длительном пребывании трупа в воде и наличии сильной мацерации дактилоскопировать труп возможно только в условиях морга судебно-медицинским экспертом.

Таким образом, указанные в данной работе способы и приемы осуществления дактилоскопирования неопознанных трупов, обнаруженных на железнодорожном транспорте, помогут следователям, экспертам и оперативным работникам непосредственно на месте происшествия и тем самым значительно сократят время, необходимое для установления личности и для осуществления раскрытия и расследования преступного деяния по горячим следам.

Литература

1. Криминалистическое исследование следов кожного покрова человека : учебник / под редакцией И. В. Кантора. — Волгоград : ВА МВД России, 2003.
2. Криминалистика. Краткая энциклопедия / автор-составитель Р. С. Белкин — Москва : Научное издательство Большая Российская энциклопедия, 1993.

References

1. Kriminalisticheskoye issledovaniye sledov kozhnogo pokrova cheloveka : uchebnik [Forensic research of traces of human skin: textbook] / pod redaktsiyey I. V. Kantora. — Volgograd : VA MVD Rossii, 2003.
2. Kriminalistika. Kratkaya entsiklopediya [Forensic science. Brief encyclopedia] / avtor-sostavitel' R. S. Belkin — Moskva : Nauchnoye izdatel'stvo Bol'shaya Rossiyskaya entsiklopediya, 1993.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.711

© Мажинский Роман Александрович
— преподаватель Правового колледжа
Российского университета транспорта (МИИТ)
roman_mazik@mail.ru

Использование цифровых технологий при идентификации водителя для выявления и расследования угонов автотранспортных средств каршеринга

Аннотация. В статье затрагивается правовая и техническая проблема идентификации водителя при краткосрочной аренде — каршеринге. В связи с особой электронно-цифровой процедурой заключения арендного договора и доступа к получению услуги и автотранспортного средства участились случаи неправомерного завладения транспортным средством без цели хищения с использованием поддельного (чужого) аккаунта. Автор проводит анализ некоторых уже имеющихся и широко используемых в разных отраслях цифровых технологий и предлагает их внедрение для пресечения, выявления и расследования угонов автотранспортных средств каршеринга.

Ключевые слова: каршеринг; автотранспортные средства; неправомерное завладение без цели хищения; угон; поддельный аккаунт; идентификация; ГЛОНАСС.

© Roman Al. Mazhinskiy
— lecturer of the Law College of the Russian university of Transport

Use of digital technologies in driver's identification to detect and investigate the 'car sharing' thefts

Abstract. The current paper has considered the legal and technical problem of driver's identification in a short-term 'car sharing'. Due to a special electronic-digital procedure for concluding a lease agreement and access to obtaining a service and a vehicle, the cases of unlawful vehicle seizure without the purpose of theft using a fake (someone else's) account have become more frequent. The author has analyzed some of the existing and widely used digital

technologies in various industries and proposed their implementation for the suppression, detection and investigation of ‘car sharing’ thefts.

Keywords: car sharing; motor vehicles; seizure without the purpose of theft; hijacking; fake account; identification; GLONASS.

Распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р утверждена Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы. Целями Стратегии являются повышение безопасности дорожного движения, а также стремление к нулевой смертности в дорожно-транспортных происшествиях к 2030 г. Одной из задач, с помощью которой государство рассчитывает достичь этого целевого ориентира, является дальнейшее расширение работ по автоматическому контролю за соблюдением участниками дорожного движения правил дорожного движения, в том числе в части упорядочения размещения работающих в автоматическом режиме специальных технических средств, имеющих функции фото- и киносъемки, видеозаписи.

В настоящее время одним из таких специальных технических средств является система мониторинга работы контроля техники с помощью приборов учета и навигационной системы ГЛОНАСС. Основная функция этой системы — регистрация и хранение данных движения транспортного средства: скорость, трекинг, время и место стоянки и движения. Полагаем, что данную систему контроля транспорта целесообразно, при условии определенной модификации, использовать для решения криминалистических и технических проблем выявления и расследования угонов автотранспортных средств, арендованных у операторов каршеринга.

В связи с тем, что регистрация в сервисе каршеринговой компании и доступ к ее услугам происходит с использованием цифровых технологий, без личного присутствия в офисе оператора каршеринга, а управление услугой — и вовсе через мобильное приложение, доступное для установки на мобильный телефон, то автотранспортные средства каршеринга легко могут попасть в руки лиц, которым управлять автотранспортным средством категорически запрещено законом. В разрабатываемом с 2020 г. законе о каршеринге, надеемся, будут разрешены правовые аспекты процесса идентификации водителя при доступе к услуге. Наша цель — обозначить те технические аспекты, которые, благодаря научно-техническому прогрессу и процессу цифровизации, можно уже в настоящее время внедрить для решения рассматриваемой проблемы.

К сожалению, в России случаи использования каршеринговых автомобилей посредством чужих (поддельных) аккаунтов стали довольно часты. Поддельные регистрационные записи в цифровых сервисах компаний каршеринга правонарушители подсматривают у своих родственников, знакомых или приобретают через

телекоммуникационную систему «Интернет». Правила аренды в компаниях, предлагающих краткосрочную аренду автомобилей на условиях каршеринга, запрещают использование чужого аккаунта и предусматривают штрафные санкции за такое неправомерное действие, однако преступлений в этой сфере меньше не становится.

Считаем, что для их предотвращения и снижения их количества целесообразно использовать цифровые технологии, которые уже успешно работают в других сферах и отраслях.

Так, например, та же система ГЛОНАСС при постоянной работе терминала может определять не только положение, но и скорость движения объекта, что также может быть основанием для более пристального внимания к водителю, управляющему в момент действия договора каршеринга транспортным средством, развившему высокую скорость. При движении точность позиционирования снижается, но все равно остается достаточной для того, чтобы навигационное оборудования могло выполнить привязку координат объекта к электронной карте местности и построить маршрут [1, стр. 452]. Один из аргументов против оборудования автомобиля спутниковой системой ГЛОНАСС — возможное отслеживание перемещения арендованного автомобиля по спутниковой сети (т.е. незаконная передача личных данных спецслужбам) или прослушка салона. Однако на практике же в терминалах не реализована функция трекинга, потому без ведома владельца, т.е. каршеринговой компании отследить движение машины нельзя. Кроме того, в случае дорожно-транспортного происшествия данная система фиксирует, собирает и передает данные, которые впоследствии могут пригодиться для расследования правонарушения или преступления, связанного с безопасностью дорожного движения, такие как: координаты места аварии, скорость на момент аварии, тип срабатывания сигнала тревоги (датчик удара/переворота, принудительный вызов), данные о машине (номер, марка, тип двигателя (бензин/дизель)), количество пристегнутых ремней безопасности. Также службам спасения передается информация, полученная диспетчером при разговоре с водителем. Основная задача системы — оповестить экстренные службы (ДПС ГИБДД, МЧС России, скорую медицинскую помощь) о дорожно-транспортном происшествии, передав им координаты места аварии и базовые сведения о машине и пассажирах. При этом сигнал о произошедшем принимает диспетчер колл-центра, он же передает полученные сведения спасательным службам [https://ravon-r2.ru/kak-rabotaet-glonass-v-mashine/ (дата обращения: 6 мая 2021 г.)]. Таким образом, данную систему можно приспособить и для мониторинга автотранспорта каршеринга.

Также стоит обязать каршеринговые компании использовать *GPS* трекер с возможностью подключения микрореле, которое связывается с *GPS* трекером посредством цифровой связи и блокируется, если трекер демонтирован, например, угонщиком. Ведь удаленная блокировка или

глушение двигателя автомобиля — это функция в системе спутникового мониторинга транспорта, которая позволяет удаленно (через компьютер, смартфон или *SMS*-сообщение) отправить команду на установленный в автомобиле навигационный блок ГЛОНАСС/*GPS*, который, в свою очередь, заглушит работающий двигатель или заблокирует его последующий запуск, если к этому времени он уже не выключен [https://avtika.ru/kak-na-rasstoyanii-zaglushit-chuzhoy-dvigatel/ (дата обращения: 6 мая 2021 г.)]. Безусловно, — это должна быть крайняя мера, с учетом многих факторов, весьма важных для безопасности дорожного движения, но, полагаем, что такую же возможность имеют каршеринговые компании как собственники автотранспортных средств, оборудованных спутниковой системой ГЛОНАСС/*GPS* в соответствии с ныне действующим законом.

Считаем, что следует оснастить салоны автотранспортных средств каршеринга микрофонами и звукозаписывающими устройствами, которые также позволят оперативно связаться водителю с диспетчером каршеринговой компании (и наоборот), а также позволит произвести криминалистическую экспертизу голоса на аудиозаписи в случае расследования уголовного дела.

Для ограничения неправомерного доступа к ключу зажигания также можно было бы при регистрации в сервисе компании-оператора получать от него пластиковую карту с встроенным чипом, который срабатывал бы путем прикладывания такой карты к специальному устройству, установленному в салоне автомобиля (с *PIN*-кодом или без) по аналогии с банковской картой. При краже или утере такой карты в обязанность арендатора можно было бы вменить сообщить оператору о таком факте и заблокировать ее. Кроме того, можно было бы предусмотреть возможность владельцу карты — собственнику аккаунта оперативно менять *PIN*-код (при его наличии) в случае каких-то подозрительных событий.

Если решать такую проблему более глобально, на всероссийском уровне, то можно было бы предусмотреть встроенный чип (для целей каршеринга) в пластиковом водительском удостоверении. При наличии такого удостоверения в специальном устройстве, размещенном в салоне автомобиля каршеринга, информация о водителе-арендаторе не только бы идентифицировала его личность, но и записывалась в соответствующем накопителе компании-оператора. Кроме того, можно было бы предусмотреть, чтобы эти данные о совершенной поездке (по аналогии с онлайн-кассами индивидуальных предпринимателей и юридических лиц, данные с которых отражаются в базе ФНС России) автоматически отражались бы в информационной базе-накопителе в ГИБДД (МВД России) и хранились бы там определенный срок, например, в течение шести месяцев (обычно этого времени хватает для возбуждения, расследования, а также рассмотрения дела и вынесения судебного акта по административному или уголовному делу).

Полагаем, что следует развивать внедрение цифровых технологий в деятельность правоохранительных органов, стоящих на страже безопасности дорожного движения. Целесообразно, при определенной модернизации, конечно, оснастить патрульные мотоциклы, автомобили и вертолеты ДПС устройствами (по типу системы ГЛОНАСС, например), позволяющими остановить без вреда для автомобиля, пассажиров и других участников дорожного движения не только гонщиков, но и угонщиков, в том числе и лиц, которые неправомерно завладели автотранспортными средствами каршеринга по чужому, поддельному аккаунту. Такое устройство было анонсировано в США около 25 лет назад, впервые официально тестировалось еще в 1997 г. Система получила название *HPEMS* (*high power electromagnetic system*) — электромагнитная система высокой мощности [https://avtika.ru/kak-na-rasstoyanii-zaglushit-chuzhoy-dvigatel/ (дата обращения: 6 мая 2021 г.)]. По задумке инженеров, такое устройство без особых энергозатрат, так как работает посредством излучаемого электромагнитного сигнала, путем легкого наведения на останавливаемый объект заглушает двигатель и цифровые, тонко работающие системы автомобиля. Безусловно, необходимо продумывать и защиту, так как электромагнитное излучение может вредить здоровью, но, пожалуй, используемая ныне в качестве крайней меры при преследовании остановка транспортного средства с помощью табельного оружия представляет большую опасность для всех участников дорожного движения.

Таким образом, на государство ложится обязанность не только разработать реально работающие в практической деятельности правовые нормы, регулирующие деятельность операторов каршеринга, и правила идентификации доступа водителей к транспорту таких компаний, но и модифицировать (разработать) современные технические средства и цифровые технологии (в том числе в телекоммуникационной системе «Интернет»), стоящие на страже безопасности дорожного движения в России.

Литература

1. Сторожев, И. И. Система управления контроля работы техники на предприятиях / И. И. Сторожев, М. Н. Мизоева // Материалы Всероссийской (национальной) научно-практической конференции с международным участием «Приоритетные направления регионального развития (г. Курган, 6 февраля 2020 г.). — Курган : Курганская государственная сельскохозяйственная академия им. Т. С. Мальцева (Лесниково), 2020.

References

1. Storozhev, I. I. Sistema upravleniya kontrolya raboty tekhniki na predpriyatiyakh [Control system for monitoring the operation of equipment at enterprises] / I. I. Storozhev, M. N. Mizoyeva // Materialy Vserossiyskoy (natsional'noy) nauchno-prakticheskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiyem «Prioritetnyye napravleniya regional'nogo razvitiya (g. Kurgan, 6 fevralya 2020 g.). — Kurgan: Kurganskaya gosudarstvennaya sel'skokhozyaystvennaya akademiya im. T. S. Mal'tseva (Lesnikovo), 2020.

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 629.5.068.3

© Духно Николай Алексеевич
— доктор юридических наук, профессор, советник ректората Российского университета транспорта (МИИТ), почетный работник высшего профессионального образования Российской Федерации
naduhno@ui-miit.ru

Состояние правовой охраны окружающей среды на водном транспорте России

Аннотация. Цель настоящей статьи — определить состояние окружающей среды в сфере водного транспорта; установить степень влияния водного транспорта на загрязнение окружающей среды; выявить роль правовых средств в охране окружающей среды в сфере водного транспорта; обосновать необходимость принятия новых мер по совершенствованию правового воздействия в охране окружающей среды, в сфере деятельности водного транспорта. Исследование осуществлялось на основе научных методов поиска, оценки, сравнения, статистики, прогнозирования, как средств познания теоретических, нормативных правовых и практических источников, отражающих процессы охраны водных объектов, используемых водным транспортом. Метод анализа источников, в которых содержатся сведения о состоянии водных объектов, о степени их загрязнения, о воздействии права на охрану водных объектов в сфере водного транспорта о влиянии загрязнения воды на здоровье человека обеспечил обоснование выводов по данной научной работе. Установлено, что вредное воздействие объектов и средств водного транспорта не так велико по сравнению с иными источниками загрязнения водных объектов и окружающей среды в районах функционирования водного транспорта. Определена низкая результативность процессов влияния правовых источников и правовых средств на отношения, возникающие при правовой охране окружающей среды на объектах водного транспорта. Выявлены факты несовместимых процессов между принятием законов и воплощением их в правоотношения по охране водных объектов, несоответствия между правовыми требованиями по охране окружающей среды и деятельностью, загрязняющей водные объекты. Научным результатом стали выводы о слабом влиянии правовых источников и правовых средств на охрану окружающей средств в сфере

водного транспорта. Исследования подтверждают необходимость создания новых правовых мер по обеспечению благоприятной окружающей среды в сфере водного транспорта. Влияние водного транспорта на неудовлетворительное состояние водных объектов не является основным источником загрязнения окружающей среды, но меры правового воздействия на деятельность в сфере водного транспорта могут достичь правового порядка, уровень которого обеспечит сохранение окружающей среды, не вызывающей опасности здоровью человека и природным объектам. Для этого необходимы существенные изменения источников права и средств его воплощения в правовой порядок на водных объектах. Развитие правовых источников и правовых средств необходимо осуществлять новыми способами, обеспечивающими преобразование права в функциональный инструмент, человека в личность с устойчивым правовым мировоззрением. Направление такого развития образует юридические условия для становления правового порядка, гарантирующего сохранение окружающей среды не только на водных объектах, но и на других природных объектах в благоприятном для человека состоянии.

Ключевые слова: правовая охрана водных объектов; состояние загрязнения водных объектов; источники загрязнения; степень загрязнения; правовые источники и правовые средства; трансформация права; экологический вред; возмещение вреда.

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

State of legal environmental protection on water transport in Russia

Abstract. The purpose of the current paper was to determine the state of the environment in the field of water transport; to establish the influence degree of water transport on environmental pollution; to identify the role of legal means in environmental protection in the field of water transport; to substantiate the necessity for new measures to improve the legal impact in environmental protection in the field of water transport. The current study was carried out on the basis of scientific methods of search, assessment, comparison, statistics, forecasting, as a means of understanding theoretical, normative legal and practical sources, reflecting the processes of protection of water facilities used by water transport. The method of analyzing sources that contain information on the state of water facilities, on the degree of their

pollution, on the impact of the right to protect water facilities in the field of water transport on the water pollution effect on human health provided substantiation of the current conclusions. There has been established that the harmful effect of water transport objects and means is not so great in comparison with other sources of pollution of water facilities and the environment in the regions where water transport operates. There has been identified low efficiency of the influence of legal sources and legal means on the relations arising during the legal protection of the environment at water transport facilities. There have been established the incompatible processes between the adoption of laws and their implementation in legal relations for the protection of water facilities, inconsistencies between the legal requirements for environmental protection and activities that pollute water facilities. There have been made the conclusions about the weak influence of legal sources and legal means on the environment protection in the field of water transport. The study has confirmed the necessity to develop new legal measures to ensure favorable environment in the field of water transport. The impact of water transport on the unsatisfactory state of water facilities is not the main source of environmental pollution, but measures of legal impact on water transport activities can achieve a legal order, the level of which will ensure the environment preservation that is friendly to human health and natural objects. This requires significant changes in the sources of law and the means of its implementation in the legal order on water facilities. The development of legal sources and legal means should be carried out in new ways that ensure law transformation into a functional tool, an individual into a person with a stable legal worldview. The direction of such development forms the legal conditions for legal order formation that guarantees environment preservation not only on water facilities, but also on other natural objects in a human friendly condition.

Keywords: legal protection of water facilities; pollution of water facilities; sources of pollution; pollution degree; legal sources and legal means; transformation of law; environmental harm; compensation for harm.

Введение

Научная работа посвящена исследованию влияния водного транспорта на водные объекты, на их состояние, на определение степени загрязнения, как водным транспортом, так и иными источниками. Установлено, что водные объекты находятся в сильном загрязнении. Требуется новая система правовых мер, реализация которых обеспечит соблюдение гарантий предупреждения загрязнения вод, создавая условия для возмещения экологического вреда.

Задачи исследования:

— представить реальное состояние окружающей среды в сфере деятельности водного транспорта России;

— исследовать основные направления развития и внедрения экологического права, его источников по охране окружающей среды в сфере водного транспорта;

— выявить основные проблемы в сфере правового воздействия на отношения, связанные с охраной окружающей среды в сфере водного транспорта;

— установить факторы, влияющие на охрану окружающей среды в сфере водного транспорта;

— определить пути развития новых правовых средств, укрепляющие гарантии охраны окружающей среды на водном транспорте.

Результаты исследования

Эксплуатация водных объектов водным транспортом осуществляется в соответствии с предоставленным Водным кодексом Российской Федерации (далее — ВК РФ) правом использования водных объектов для целей морского, внутреннего водного и воздушного транспорта по основаниям, предусмотренным иными федеральными законами (ст. 11). Судами и другими плавательными средствами создаются угрозы загрязнения водных объектов. Но в сравнении с мощным береговым стоком от населенных пунктов, городов, предприятий, величина этих загрязнений не так велика по объемам, однако вред окружающей среде причиняется. Опасность поступления судовых сточных вод за борт в зонах санитарной охраны, санитарно-оздоровительных береговых зонах, в других водных объектах зависит от класса, состояния судов, создающих проблемы загрязнения водоемов [https://lik-o-dil-es.blogspot.com/2019/07/preimushchestva-i-nedostatki-vodnogo-transporta.html].

Окружающая среда загрязняется водным транспортом при следующих обстоятельствах. В процессе эксплуатации речных и морских судов происходит постоянное загрязнение окружающей среды эксплуатационными отходами. Особую опасность представляют сливы загрязненных нефтепродуктами вод при авариях, когда происходит загрязнение водных объектов нефтепродуктами, или нефтью. Специалисты отмечают, что основным источником загрязнения окружающей среды при эксплуатации речных и морских судов являются: судовой двигатель, судовая энергетическая установка; вода, которая используется для мытья грузовых танков; вода для балласта [https://zen.yandex.ru/media/id/5c647bdad5594200aec7a463/ekologicheskie-problemy-na-vodnom-transporte-i-metody-ih-resheniia-5c65360eb39fad00ad2c2b88].

Самым распространенным способом загрязнения окружающей среды при эксплуатации объектов водного транспорта являются разливы нефти, нефтепродуктов. Состояние акватории Азовского моря по степени его

загрязнения нефтепродуктами крайне высоко, на каждый литр Азовской воды приходится по 0,251 мг нефтепродуктов. Одной из причин загрязнения стали непрерывные перевозки нефти и нефтепродуктов танкерами класса «река—море» и интенсивная хозяйственная деятельность в районе этого моря [https://www.researchgate.net/publication/304150203_Neftanoe_zagraznenie_Azovskogo_i_Cernogo_morej_rastet_Priroda_2016_No5_S_64-69]. Выявлены районы Азовского бассейна с наиболее частым распределением вод, содержащих нефтепродукты. Рассчитан размер вреда, причиненный водным объектам в результате попадания нефти различной площади и массы в морскую среду. Установлено, что за год в моря и океаны сливается около 11 млн т нефтепродуктов: с морских судов 28%, при этом доля танкеров составляет более 50%; со стоков рек 28%; с берега 16%; из атмосферы 10% и 4% из других источников; с судов, находящихся на стоянке в портах, 14% [https://zen.yandex.ru/media/id/5c647bdad5594200aec7a463/ekologicheskie-problemy-na-vodnom-transporte-i-metody-ih-resheniia-5c65360eb39fad00ad2c2b88].

В ст. 39 Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее — КВВТ РФ) установлено требование, обязывающее судовладельцев предотвращать загрязнения окружающей среды с судов. Судовладелец для предотвращения загрязнения с судов нефтью и ликвидации последствий такого загрязнения обязан разработать в отношении судна план чрезвычайных мер по предотвращению такого загрязнения и обеспечить выполнение этого плана в порядке, установленном федеральным органом исполнительной власти в области транспорта. Если бы требования закона исполнялись, то загрязнения водных объектов трудно было обнаружить.

Главной проблемой водных ресурсов России является их загрязнение сточными водами промышленных предприятий и жилищно−коммунального хозяйства. По данным Росводресурсов, ежегодно на территории страны образуется около 40,1 млрд куб. м вод, загрязненных стоками. К этому следует добавить негативное воздействие на состояние поверхностных вод сбросов вредных веществ от мелиорации и речного флота [https://natural-world.ru/problemy/zagryaznenie-vody-v-rossii.html]. В Государственном докладе «О состоянии и использовании водных ресурсов Российской Федерации в 2017 году» указано, что состояние водных объектов в значительной мере находится под влиянием антропогенного воздействия неочищенных и загрязненных сточных вод многочисленных предприятий различной хозяйственной направленности. В 2017 г. экстремально высокие уровни загрязнения поверхностных вод на территории РФ отмечались на 128 водных объектах в 623 случаях. В 2016 г. таких случаев было — 638 на 136 водных объектах. Высокие уровни загрязнения зафиксированы в 2017 г. на 330 водных объектах в

2120 случаях. Всего в 2017 г. было зарегистрировано 2743 случая экстремально высокого уровня загрязнения и высокого загрязнения по 37 основным загрязняющим веществам [https://www.mnr.gov.ru/docs/o_sostoyanii_i_ispolzovanii_vodnykh_resursov_rossiyskoy_federatsii/gosudarstvennyy_doklad_o_sostoyanii_i_ispolzovanii_vodnykh_resursov_rossiyskoy_federatsii_v_2017_god/].

Качество вод основных рек России разделено на пять классов: от условно чистой до экстремально грязной, ни одной реки чистой не указано ни в одном из бассейновых округов. Они являются основной единицей управления в области использования и охраны водных объектов (ст. 28 ВК РФ). Степень загрязнения водных объектов такова, что использование термина «реабилитация», а не «восстановление» уже невозможно. Привести водные объекты в чистое состояние уже не получится при существующем порядке охраны окружающей среды. Предлагается использовать категорию реабилитации, понятие которой дает возможность для применения мер по восстановлению водных объектов к состоянию допустимого использования воды для потребительских нужд [1].

Не справляется с решением задач охраны водных объектов, предусмотренных ст. 65 ВК РФ, специальный режим по предотвращению их загрязнения. Водоохранные зоны, на которых устанавливаются прибрежные защитные полосы, где вводятся дополнительные ограничения хозяйственной и иной деятельности и устанавливается юридическая ответственность за нарушение охранного законодательства [https://genproc.gov.ru/smi/news/regionalnews/news-879835/],
существенно не изменяют состояние водных объектов. Судебная практика подтверждает, что методики расчета нанесенного вреда и способы наказания виновных не соответствуют реальному ущербу водным объектам. В этом можно убедиться по оценке Аналитической справки Двенадцатого арбитражного апелляционного суда о рассмотренных делах, связанных с применением законодательства об охране окружающей среды за период с 1 января 2017 г. по 30 июня 2019 г. [https://12aas.arbitr.ru/images/Analiticheskaya%20spravka%20za%20period%2001-01-2017%20po%2030-06-2019.pdf] Суммы, взысканные с виновных в нанесении вреда водным объектам, незначительные, но и они не реализуются по предназначению. Огромные объемы вреда и мизерные суммы компенсации по искам о возмещении вреда не могут утешать и успокаивать людей, обитающих в местах с повышенным загрязнением природных объектов. Если не глубоко оценить факт того, что присужденные судом суммы компенсации по искам о возмещении вреда, причиненного окружающей среде, подлежат зачислению в бюджеты муниципальных образований по месту причинения вреда окружающей среде [https://hislav.admin-smolensk.ru/news/prokuratura-informiruet/poryadok-vozmescheniya-vreda-prichinennogo-okruzhayuschej-

srede/], то складывается ошибочное впечатление о решении проблемы экологического вреда. Но факты экологического кризиса свидетельствуют о необходимости решения этой проблемы новыми методами, которые будут гарантировать полное восстановление природной среды до состояния благоприятной.

Практика борьбы с загрязнениями в основном сводится к ликвидации произошедших разливов нефти, не вникая серьезно в последствия, которые проявляются длительное время, пагубно влияя на весь живой мир водных объектов. Многие считают, что более эффективную защиту от аварийного загрязнения окружающей среды, куда включают и разливы нефти, можно обеспечить способами нормативного правового и технического регулирования загрязнения. Процессы регулирования аварийного загрязнения окружающей среды отражаются в научных источниках, где предлагается оценивать такой вид загрязнения окружающей среды по параметрам риска. К основным защитным мероприятиям отнесены меры по предупреждению возникновения разлива и меры по его ликвидации разлива нефтепродуктов. Установлены допустимых значений вероятности аварийного загрязнения и ущерба, определены их границы [2]. Предлагаемые меры защиты не всегда реализуются практикой, призванной сохранять окружающую среду.

Еще сложнее выглядит проблема возмещения экологического вреда, что не создает условия для очистки рек, которые в большей части остаются крайне загрязненными. Не устраненные загрязнения окружающей среды от выбросов вредных веществ в атмосферный воздух, сбросов загрязненных сточных вод в поверхностные водные объекты становятся причиной инфекционных и паразитных болезней, болезней нервной системы и нарушений системы кровообращения, болезней органов дыхания, кожи и подкожной клетчатки в Южном федеральном округе России [3]. Такие факты можно обнаружить и в других регионах, где окружающая среда остается неудовлетворительной и далеко не благоприятной. Состояние наших плавательных средств, выбросы судовых двигателей, их несгоревшего топлива, испарение нефтепродуктов дополняют процессы окислительных реакций, увеличивая концентрации в атмосферном воздухе CO^2, который вызывает парниковый эффект и наносит непоправимый экологический ущерб водной среде [https://zen.yandex.ru/media/id/5c647bdad5594200aec7a463/ekologicheskie-problemy-na-vodnom-transporte-i-metody-ih-resheniia-5c65360eb39fad00ad2c2b88]. Чаще всего через загрязненную воду передаются следующие заболевания: амебная и бактериальная дизентерия, холера, гепатиты, брюшной тиф, лямблиоз, малярия, легионеллез. Медики опасаются, что в недалеком будущем многократно вырастет смертность от инфекций [https://bezotxodov.ru/vodnye-resursy/posledstvija-zagrjaznenija-vody].

Отдельными специалистами предлагаются пути оснащения водного транспорта технологическими средствами очистки отработавших газов, обеспечения новыми видами топлива, снижающими содержание вредных веществ в отработавших газах судовых двигателей. Такие меры предусмотрены правилами Международной конвенции по предотвращению загрязнения с судов 1973 г. (МАРПОЛ/MARPOL) (Лондон, 2 ноября 1973 г.). Надежда на предупреждение загрязнения воды есть, если правовые регуляторы установят гарантии внедрения названного порядка. Прогнозы по обеспечению водного транспорта топливом с пониженным содержанием примесей могут стать реальностью, если в процессе создания новых видов судов и экологически чистых источников энергии будут учтены все нормативные требования, предусмотренные международными документами и признанные нашим государством. Предложения о создании на внутренних водных путях Российской Федерации газозаправочной инфраструктуры, способствующей снижению вреда окружающей среде эксплуатацией морского и речного транспорта [4], заслуживают внимания, их следует воплощать в практику водного транспорта.

В законодательстве и в научных разработках содержится много полезных требований и предложений, которые могли бы оказывать свое влияние на охрану водных объектов при условии их воплощения в практику охраны окружающей среды. Статья 40 КВВТ РФ предписывает администрации бассейнов внутренних водных путей осуществлять: контроль за размещением и функционированием объектов природоохранного назначения на внутренних водных путях в зоне деятельности соответствующего бассейнового органа государственного управления на внутреннем водном транспорте; информационное обслуживание судовладельцев и капитанов судов по вопросам экологической безопасности.

Согласно п. 6 ст. 38.1 КВВТ РФ капитан бассейна внутренних водных путей и лица, осуществляющие государственный портовый контроль, являются государственными транспортными инспекторами. Указанные лица наделены правом принимать решения о временном задержании судна или плавучего объекта до устранения нарушений обязательных требований, выявленных и создающих угрозу безопасной эксплуатации судна, или плавучего объекта, или безопасности судоходства. Перечень нарушений обязательных требований, служащих основаниями для временного задержания судна или плавучего объекта и предельные сроки этого задержания, утвержденный приказом Минтранса России от 6 ноября 2020 г. № 464, содержит два пункта, связанные с защитой водных объектов. Основанием задержания судна являются: отсутствие на судне судового санитарного свидетельства о праве плавания (п. 2); отсутствие и неисправность оборудования по предотвращению загрязнения с судов (п. 11). Так, по Новосибирской области Государственная инспекция по

маломерным судам Главного управления МЧС России задержала и привлекла к административной ответственности 290 судоводителей [https://54.mchs.gov.ru/deyatelnost/press-centr/novosti/4204383].

Превентивные меры имеют значение в деле предупреждения дальнейшего загрязнения водных объектов, но проблема использования финансовых средств, получаемых от штрафов, остается не решенной. Нет четкого порядка использования полученных государством денег от штрафов при реабилитации водных объектов. Не решен вопрос соответствия штрафа размеру средств, необходимых на восстановление водного объекта до благоприятного состояния.

Проявляется обеспокоенность, что суда внутреннего плавания наносят окружающей среде вред сбросом нефтесодержащих вод, сточных вод, мусора, выбросом в атмосферу вредных веществ с выпускными газами, созданием шумов. Предлагаются методы определения показателей экологической эффективности судна. Обоснована методика определения показателя экологической эффективности судов внутреннего плавания, которая могла бы обеспечивать выполнение требований Технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта (утвержден постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 623) [5].

В п. 2 ст. 81 КВВТ РФ указано, что судно, осуществляющее перевозку нефти и нефтепродуктов, после их выгрузки очищается в порядке, установленном законодательством о техническом регулировании. Подлежат обязательным выполнениям требования к маркировке, упаковке, транспортированию и хранению нефти и нефтепродуктов, а также при подаче судна под погрузку сухогрузов и его направлении на ремонт или отстой.

Основными предлагаемыми мерами по предотвращению загрязнения водных объектов судами являются:

— установление запрета по сбросу с судов загрязняющих отходов;

— разработка и принятие дополнительных международных документов по прекращению сброса с судов всех видов отходов и запрещению смывания нефтепродуктов и загрязненной воды в реки, моря в пределах установленных зон;

— оборудование судов специальными средствами для временного накопления отходов с последующей их передачей для переработки;

— разработка и введение в эксплуатацию новых конструкций судов, которые могут служить гарантией сохранности нефтепродуктов даже при аварийных ситуациях [https://zen.yandex.ru/media/id/5c647bdad5594200aec7a463/ekologicheskie-problemy-na-vodnom-transporte-i-metody-ih-resheniia-5c65360eb39fad00ad2c2b88].

Внедрение подобных предложений трудно поддается отслеживанию и контролю, очевидными остаются факты нерешенных вопросов с

ликвидацией, переработкой отходов, объемы которых создают угрозы окружающей среде и здоровью людей, животных. Большое количество органики, моющие и чистящие средства, поверхностно-активные вещества, фосфатные удобрения попадают в водоемы и вызывают цветение воды. От этого болеют люди, гибнет рыба, моллюски, морские птицы и животные [https://delta-eco.ru/pererabotka/zagryaznenie-rek-vody-othodami-istochniki-prichiny-i-posledstviya.html].

В соответствии с требованиями Федерального закона «О техническом регулировании» постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 620 разработан и утвержден Технический регламент о безопасности объектов морского транспорта, его требования нацелены на внедрение лучших технологий охраны окружающей среды в сферу деятельности водного транспорта. Постановлением Правительства РФ от 12 августа 2010 г. № 623 утвержден Технический регламент о безопасности объектов внутреннего водного транспорта, требование которого должно обеспечить экологическую безопасность и эффективность объектов регулирования.

К объектам регулирования относятся: а) объекты внутреннего водного транспорта, включающие: суда; паромные переправы и наплавные мосты на внутренних водных путях; материалы и изделия для судов; б) процессы проектирования, производства, строительства, монтажа, эксплуатации и утилизации, связанные с объектами внутреннего водного транспорта; в) объекты инфраструктуры внутреннего водного транспорта; г) процессы проектирования, строительства, эксплуатации, вывода из эксплуатации и ликвидации, связанные с объектами инфраструктуры внутреннего водного транспорта. Если требования технического регламента будут воплощаться в практику охраны водных объектов, то их загрязнение может существенно снижаться. Пока состояние рек, морей, остается сильно загрязненным.

Государственный контроль за соблюдением требований технического регламента о безопасности объектов внутреннего водного транспорта в пределах своей компетенции осуществляет Росприроднадзор, который является органом федерального государственного экологического надзора. Государственный экологический контроль (надзор) представляет собой деятельность за соблюдением экологического законодательства, нормативов и правил, за выполнением мероприятий по охране окружающей среды, в том числе и охраны водных объектов. Этот контроль состоит из надведомственных способов: контроля, экспертизы, мониторинга, нормирования, аудита и других методов [https://fireman.club/inseklodepia/gos-eko-kontrol/].

Создаются различные не государственные организации, участвующие в охране водных объектов. К ним относится Ассоциация морских торговых портов, которая является добровольной, самоуправляемой, некоммерческой организацией, оказывающей услуги в морских портах

России. Такие организации принимают участие в разработке нормативных правовых актов по охране окружающей среды в акватории деятельности водного транспорта. Соглашение о взаимодействии между Ассоциацией морских торговых портов, Минприроды России и Росприроднадзором от 10 января 2018 г. № МК-12-23СОД/133/АС-1-д было достигнуто с Минтрансом России (от 26 апреля 2013 г. № 10-38-5), где указывается, что в числе основных направлений деятельности сторон снижение отрицательного воздействия на окружающую среду в результате хозяйственной деятельности в морских портах Российской Федерации [https://www.morport.com/sites/default/files/inline//asop_mintrans_rossii.pdf].

Приказом Минтранса России от 27 ноября 2020 г. № 523 «Об утверждении требований к составу сил и средств постоянной готовности, предназначенных для предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов на континентальном шельфе Российской Федерации, во внутренних морских водах, в территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации», предлагается существенное увеличение количества обязательных требований и предусматривается кратное увеличение сил и средств постоянной готовности, предназначенных для предупреждения и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов, предусмотренных ст. 16.1 Федерального закона от 31 июля 1998 г. № 155-ФЗ «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации».

В состав Ассоциации морских торговых портов входит структурное подразделение Комитет по технологии, механизации и природоохранной деятельности. За период с марта 2020 г. по март 2021 г. Комитет рассмотрел 31 проект нормативных правовых актов в области технического регулирования, экологических и природоохранных мероприятий. Из них относящиеся к сфере водного транспорта, следующие:

— проект приказа Минприроды России «О внесении изменений в Методику исчисления размера вреда, причиненного водным объектам вследствие нарушения водного законодательства, утвержденную приказом Министерства природных ресурсов и экологии Российской Федерации от 13 апреля 2009 г. № 87»;

— проект федерального закона «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части повышения ответственности за нарушение законодательства в области охраны окружающей среды юридическими лицами и индивидуальными предпринимателями, осуществляющими деятельность по перевалке, дроблению и сортировке угля в морских и речных портах»;

— ст. 34 Федерального закона «О внутренних морских водах, территориальном море и прилежащей зоне Российской Федерации»;

— проект федерального закона «О внесении изменений в статью 31 Федерального закона “О морских портах Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации”» [в настоящее время Федеральный закон от 2 июля 2021 г. № 340-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации”», который вступает в силу 30 декабря 2021 г.].

Водное законодательство с многочисленными нормативными правовыми актами представляет собой емкую правовую базу, которая по существу остается основой охраны окружающей среды, в том числе и на водном транспорте. В ст. 3 ВК РФ провозглашен важный принцип: приоритет охраны водных объектов перед их использованием. Использование водных объектов не должно оказывать негативное воздействие на окружающую среду. Принцип остается коренной эколого-правовой идеей, представляющей ценность экологического права России. Между правовой идеей и реальным состоянием окружающей среды очевидными остаются расхождения.

Российская система управления водными ресурсами и водным хозяйством отстает от уровня развитых стран, и требуется ее скорейшее развитие в разных направлениях [6], в числе которых следует выделить правовую охрану водных объектов с новой структурой и содержанием. Установлено, что не решены проблемы управления диффузными стоками, загрязняющими воды. Диффузное загрязнение вод идет от источников, вносящих в поверхностные или подземные воды загрязняющие вещества, микроорганизмы, части водосбора, образовавшиеся под влиянием хозяйственной деятельности, неорганизованным путем. На водном транспорте такие явления возможны в портах, причалах и на других объектах инфраструктуры водного транспорта. Оценка состояния нормативных документов, имеющих отношение к управлению диффузным стоком, дала возможность установить, что к настоящему времени в России источники диффузного загрязнения находятся вне системы мониторинга, контроля и водоохраны [7]. Большая часть загрязненных объектов остается без оценки, и база экологической информации остается не полной.

В России при проведении государственного экологического мониторинга водных объектов не всегда используется комплексный подход. Не все водные объекты охвачены пунктами государственного мониторинга. Экологическая информация о многих водных объектах поступает от водопользователей, проводящих производственный экологический контроль, не включает оценку состояния биоты, под которой понимается сложившаяся в природе совокупность флоры, фауны и микроорганизмов [https://rus-ecolog-dict.slovaronline.com] водоема или водотока. Сведения о биоиндикации свидетельствуют о степени

антропогенных изменениях, что не удается выявить с помощью химических методов и биотестирования [8]. Биоиндикация позволяет более объективно установить степень загрязнения водного объекта по наличию хорошо заметных и доступных для наблюдения биологических объектов в воде, это более высокая оценка качества воды [https://uchebnikfree.com/ekologicheskiy-monitoring-teoriya/322-bioindikatsiya-71756.html].

В целях совершенствования правовых способов охраны водных объектов полезным было бы учитывать результаты исследований, отражающих особенности региональных и федеральных разливов нефти с объектов водного транспорта, а также данные Единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (планов локализации и ликвидации разливов нефти, деклараций промышленной безопасности) при эксплуатации и проектировании объектов транспортного комплекса [9].

Ожидаемые результаты прогнозирования

В условиях возрастающего воздействия транспорта на окружающую среду возникает необходимость в развитии правовых инструментов и средств, обеспечивающих гарантии сохранности окружающей среды в пределах тех ее показателей, при которых природа и здоровье человека не будут ухудшаться. Существующие в экологическом праве концепции, принципы, идеи и нормы постоянно развиваются на основе традиционных методов. Под влиянием коренных изменений общественных отношений созревает потребность в трансформации правовой системы России [10], где экологическое право может приобрести новые юридические ценности, увеличивающие гарантии охраны окружающей среды и всех ее природных объектов.

От желаний и призывов в необходимости охраны водных объектов следует переходить к новым способам деятельности выявления реальных источников загрязнения вод, к безусловному их устранению, к созданию гарантированных методов возмещения экологического вреда. Мы должны понимать, что охрана окружающей среды необходима, прежде всего, для человека, для сохранения его здоровья и жизни. Не геоэкономические проблемы следует ставить на первое место, а человека, решая проблему оптимального соотношения между потребностью общества и возможностью уменьшения отрицательного воздействия на окружающую среду [https://zen.yandex.ru/media/id/5c647bdad5594200aec7a463/ekologicheskie-problemy-na-vodnom-transporte-i-metody-ih-resheniia-5c65360eb39fad00ad2c2b88], сохраняя ее в том состоянии, при котором здоровье человека не будет ухудшаться. Этот показатель следует признать основным критерием состояния окружающей среды. В решении этой проблемы право может выполнить свои юридические функции при следующих условиях. Следует отказаться от стереотипов оценки права по

меркам советского времени, когда правовые идеи подменялись политической целесообразностью. Нужно снять все преграды, сложившиеся между отраслями права, и поощрять исследования, основанные на межотраслевых, междисциплинарных связях, позволяющих увидеть реальную необходимость воздействия права на новые общественные отношения, нуждающиеся в правовом регулировании. Требуется возвратить в юридическую жизнь ведущие правовые принципы, признанные мировым сообществом.

Приращение правовыми идеями, строго соответствующими принципам права, оказалось минимальным за последние десятилетия. Правовые идеи и правовые принципы все чаще перестают использоваться законодателем в принятии правовых законов. Правовая наука вяло реагирует на процессы принятия законов и иных нормативных правовых актов, которые не соответствуют своим содержанием складывающимся новым общественным отношениям, нуждающимся в регулировании нормами, отвечающим требованиям правовых принципов.

Объективными факторами, побуждающими осуществление трансформации права России, являются: а) процессы цифровизации экономики во всех ее секторах; б) внедрение новых современных технологий, в том числе и технологий с использованием искусственного интеллекта; в) разделение общества на людей, способных адаптироваться в системе высоких технологий, и лиц, безразличных к окружающей действительности; г) рост степени риска, увеличивающего степень опасности возникновения угроз, вызывающих аварии, катастрофы, кризисные и другие неблагоприятные последствия во всех сферах деятельности. Под влиянием этих факторов сложившаяся в советский период времени правовая система и прошедшая частичное совершенство в новое время нуждается в преобразовании, нацеленном на полноценную охрану прав и свобод человека во всех сферах деятельности.

Отраслевой подход, основанный на одномерных или комплексных предметах и методах правового регулирования, уже не может выразить всей полноты природы права [11]. Структура экологического права, как права охраны окружающей среды, должна развиваться с включением в нее новых институтов, прежде всего тех, которые буду служить средством воплощения материальных норм права в реальные эколого-правовые отношения.

Существующее многообразие нормативных правовых актов не приспособлено к сложившейся реальной обстановке состояния окружающей среды, включая водные объекты. Степень загрязнения водных объектов остается неудовлетворительной и вызывает опасность для здоровья человека, а принимаемые меры в пределах действующего права пока не приносят желанного результата.

К основным правовым средствам экологического права следует отнести институт экологического процессуального права, которое следует

представлять как процессуальную деятельность, осуществляемую в форме, предусмотренной эколого-процессуальным законодательством. Это законодательство должно устанавливаться только федеральными законами и базироваться на принципах: гласности; независимости участников экологического процесса, наделенных властными полномочиями разрешать экологические дела; объективности, полноты и всесторонности исследования обстоятельств каждого экологического дела; доказывания каждого факта экологического вреда.

Институт экологического процессуального права должен включать требования к суду, наделенному полномочиями принимать экологические иски и вести по ним судебное разбирательство на основе процессуальных доказательств, которые должны быть проверены судом способом, установленным процессуальным законом. Какое-либо влияние на экологический суд должно быть запрещено под угрозой уголовного наказания. Применительно к нашей национальной культуре такая мера будет крайне важной в деле укрепления независимости суда.

Назрела потребность изменения структуры материального экологического права. Оно должно быть удобным, ясным для понимания каждым человеком, обязанным исполнять его нормы, правила охраны окружающей среды. Существующая модель экологического права может быть понятна только специалистам, которые тесно связаны с правом охраны окружающей среды. На современном этапе возникла потребность в избрании новых направлений его развития. Теория экологического права и само экологическое право должны создавать условия для формирования новых эколого-правовых норм, знания которых необходимы всем.

Выводы

1. В настоящее время много сил затрачивается на возмущение обильным загрязнением водных объектов, но меньше уделяется внимание оценке эффективности предлагаемых мер охраны окружающей среды.

2. Государственные органы власти и надгосударственные организации стремятся совершенствовать нормативные правовые акты по охране окружающей среды, но не проявляют заботы к способам внедрения законных предписаний в экологические правоотношения как основному правовому средству охраны водных объектов.

3. Только одно право, даже при его обновлении и доведении до совершенства, не может стать реальным источником формирования правоотношений, содержание которых обеспечивает правовой порядок сохранения окружающей среды.

4. В России мало внимания уделяется проблемам воплощения эколого-правовых норм в правопорядок, который так и не стал предметом внимания ни органов власти, ни общества.

5. В обществе, где большинство желает обитать в благоприятной окружающей среде, но не хочет или равнодушно относится к способам

охраны водных объектов, требуется: надежные средства воплощения экологического права в общественные отношения; создание заинтересованного отношения людей к изучению экологического права; функционирование независимого правосудия. Экологическое судопроизводство необходимо для рассмотрения экологических исков и возмещения по ним экологического вреда.

Литература

1. Попов, А. Н. Концептуальные основы реабилитации поверхностных водных объектов / А. Н. Попов, Г. А. Оболдина, Н. Б. Прохорова // Водное хозяйство России: проблемы, технологии, управление. — 2017. — № 4. — С. 4—17.
2. Решняк, В. И. Управление рисками аварийного загрязнения окружающей среды при эксплуатации объектов водного транспорта / В. И. Решняк, К. А. Казьмин // Эксплуатация морского транспорта. — 2019. — № 1 (90). — С. 88—95.
3. Марчук, Н. А. Влияние загрязняющих веществ на заболеваемость в Южном федеральном округе / Н. А. Марчук, А. Л. Куленцан // Современные наукоемкие технологии. Региональное приложение. — 2020. — № 3 (63). — С. 129—138.
4. Хорошев, В. Г. Перспективы использования альтернативных видов топлива в судовых энергетических установках / В. Г. Хорошев, Л. Н. Попов, Р. И. Гатин // Труды Крыловского государственного научного центра. — 2019. — № 4 (390). — С. 194—202.
5. Соловьев, А. В. Методика оценки экологической эффективности судов внутреннего плавания / А. В. Соловьев // Вестник государственного университета морского и речного флота им. адмирала С. О. Макарова. — 2017. — Т. 9. — № 2. — С. 306—322.
6. Данилов-Данильян, В. И. Водные ресурсы России: Состояние, использование, охрана, проблемы управления / В. И. Данилов-Данильян // Экономика. Налоги. Право. — 2019. — Т. 12. — № 5. — С. 18—31.
7. Слабунова, А. В. О проблемах диффузного загрязнения водных объектов / А. В. Слабунова, А. П. Суровикина // Научный журнал Российского НИИ проблем мелиорации. — 2020. — № 2 (38). — С. 124—139.
8. Маханова, Е. В. Диагностика экологического состояния водоема: Сопоставление результатов химического анализа, биотестирования и биоиндикации / Е. В. Маханова // Вода и экология: проблемы и решения. — 2019. — № 2 (78). — С. 102—110.
9. Пластинин, А. Е. Особенности оценки ущерба при разливах нефти на внутренних водных путях / А. Е. Пластинин, А. Н. Каленков // Приволжский научный журнал. — 2011. — № 3 (19). — С. 168—174.
10. Сидоренко, Э. Л. Адаптивные возможности Российского права в условиях цифровой трансформации / Э. Л. Сидоренко // Государственная служба. — 2020. — Т. 22. — № 2 (124). С. 56—63 // https://msal.ru/news/myuf-v-mgyua-obsudili-kontseptualnye-podkhody-k-transformatsii-prava-v-epokhu-sotsialno-ekonomichesk/
11. Синюков, В. Н. Цифровое право и проблемы этапной трансформации Российской правовой системы / В. Н. Синюков // Lex russica (Русский закон). — 2019. — № 9 (154). — С. 9—18.

References

1. Popov, A. N. Kontseptual'nyye osnovy reabilitatsii poverkhnostnykh vodnykh ob"yektov [Conceptual basis for the rehabilitation of surface water bodies] / A. N. Popov, G. A. Oboldina, N. B. Prokhorova // Vodnoye khozyaystvo Rossii: problemy, tekhnologii, upravleniye. — 2017. — № 4. — S. 4—17.
2. Reshnyak, V. I. Upravleniye riskami avariynogo zagryazneniya okruzhayushchey sredy pri ekspluatatsii ob"yektov vodnogo transporta [Risk management of emergency environmental pollution during the operation of water transport facilities] / V. I. Reshnyak, K. A. Kaz'min // Ekspluatatsiya morskogo transporta. — 2019. — № 1 (90). — S. 88—95.
3. Marchuk, N. A. Vliyaniye zagryaznyayushchikh veshchestv na zabolevayemost' v Yuzhnom federal'nom okruge [Influence of pollutants on morbidity in the Southern Federal District] / N. A. Marchuk, A. L. Kulentsan // Sovremennyye naukoyemkiye tekhnologii. Regional'noye prilozheniye. — 2020. — № 3 (63). — S. 129—138.
4. Khoroshev, V. G. Perspektivy ispol'zovaniya al'ternativnykh vidov topliva v sudovykh energeticheskikh ustanovkakh [Prospects for the use of alternative fuels in ship power plants] / V. G. Khoroshev, L. N. Popov, R. I. Gatin // Trudy Krylovskogo gosudarstvennogo nauchnogo tsentra. — 2019. — № 4 (390). — S. 194—202.
5. Solov'yev, A. V. Metodika otsenki ekologicheskoy effektivnosti sudov vnutrennego plavaniya [Methods for assessing the ecological efficiency of inland navigation vessels] / A. V. Solov'yev // Vestnik gosudarstvennogo universiteta morskogo i rechnogo flota im. admirala S. O. Makarova. — 2017. — T. 9. — № 2. — S. 306—322.
6. Danilov-Danil'yan, V. I. Vodnyye resursy Rossii: Sostoyaniye, ispol'zovaniye, okhrana, problemy upravleniya [Water resources of Russia: state, use, protection, management problems] / V. I. Danilov-Danil'yan // Ekonomika. Nalogi. Pravo. — 2019. — T. 12. — № 5. — S. 18—31.
7. Slabunova, A. V. O problemakh diffuznogo zagryazneniya vodnykh ob"yektov [On the problems of diffuse pollution of water bodies] / A. V. Slabunova, A. P. Surovikina // Nauchnyy zhurnal Rossiyskogo NII problem melioratsii. — 2020. — № 2 (38). — S. 124—139.
8. Makhanova, Ye. V. Diagnostika ekologicheskogo sostoyaniya vodoyema: Sopostavleniye rezul'tatov khimicheskogo analiza, biotestirovaniya i bioindikatsii [Diagnostics of the ecological state of the reservoir: Comparison of the results of chemical analysis, biotesting and bioindication] / Ye. V. Makhanova // Voda i ekologiya: problemy i resheniya. — 2019. — № 2 (78). — S. 102—110.
9. Plastinin, A. Ye. Osobennosti otsenki ushcherba pri razlivakh nefti na vnutrennikh vodnykh putyakh [Features of damage assessment in case of oil spills on inland waterways] / A. Ye. Plastinin, A. N. Kalenkov // Privolzhskiy nauchnyy zhurnal. — 2011. — № 3 (19). — S. 168—174.
10. Sidorenko, E. L. Adaptivnyye vozmozhnosti Rossiyskogo prava v usloviyakh tsifrovoy transformatsii [Adaptive capabilities of Russian law in the context of digital transformation] / E. L. Sidorenko // Gosudarstvennaya sluzhba. — 2020. — T. 22. — № 2 (124). S. 56—63 // https://msal.ru/news/myuf-v-mgyua-obsudili-kontseptualnye-podkhody-k-transformatsii-prava-v-epokhu-sotsialno-ekonomichesk/
11. Sinyukov, V. N. Tsifrovoye pravo i problemy etapnoy transformatsii Rossiyskoy pravovoy sistemy [Digital law and the problems of the stage transformation of the Russian legal system] / V. N. Sinyukov // Lex russica (Russkiy zakon). — 2019. — № 9 (154). — S. 9—18.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 656:005.932

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

© Бойченко Игнат Сергеевич
— кандидат юридических наук, научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук
79154538848@yandex.ru

© Троян Наталья Анатольевна
— научный сотрудник сектора информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук
n-fadeeva@yandex.ru

Информационно-правовое обеспечение информационной безопасности в транспортной сфере в условиях цифрового развития

Статья подготовлена в рамках выполнения государственного задания Института государства и права Российской академии наук «Правовое регулирование цифровой экономики, искусственного интеллекта, информационной безопасности» (№ 0136-2021-0042).

Аннотация. Статья посвящена информационно-правовому обеспечению информационной безопасности в транспортной сфере в условиях цифрового развития. Так, развитие информационно-телекоммуникационных технологий и цифровизация общественных

отношений затронули и сферу транспорта и транспортных услуг. Появились не только новые средства передвижения, такие как беспилотные летательные аппараты, но и внедряются информационных систем, связанные с идентификацией пассажиров на транспорте. Развитие электронного взаимодействия между различными субъектами информационного обмена на транспорте является следствием глобальной цифровизации общественных отношений, создающей определенные риски обеспечения информационной безопасности, угрозу информационной инфраструктуре, задействованной в транспорте.

Ключевые слова: транспорт; информационная безопасность; цифровая экономика; трансформация; правовое обеспечение; цифровое пространство.

© Tatiyana An. Polyakova
— Doctor of Law, 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, honored lawyer of the Russian Federation

© Ignat S. Boychenko
— Candidate of Law, researcher of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences

© Nataliya An. Troyan
— researcher of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences

Information and legal support of information security in the transport sector in the context of digital development

The current paper was prepared as part of the implementation of the state assignment of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences “Legal regulation of the digital economy, artificial intelligence, information security” (No. 0136-2021-0042).

Abstract. The current paper deals with the information and legal support of information security in the transport sector in the context of digital development. Thus, the development of information and telecommunication technologies and the digitalization of public relations have also affected the field of transport and transport services. There have appeared not only new

transportation means, such as unmanned aircraft, but there are also being introduced information systems related to the identification of passengers in transport. The development of electronic interaction between various subjects of information exchange in transport is a consequence of the global digitalization of public relations, which creates certain risks of enforcing information security, a threat to the information transport infrastructure.

Keywords: transport; information security; digital economy; transformation; legal support; digital space.

Материалы и методы

В статье использованы материалы научных статей по проблематике обеспечения информационной безопасности при применении цифровых технологий на транспорте, вопросы правового регулирования применения различных информационных систем, использующихся в сфере транспорта, аналитические данные об информационных системах на транспорте, документы стратегического планирования и нормативные правовые акты РФ, а также международные акты в области цифровизации транспортной сферы.

При написании статьи использованы методы анализа, синтеза, индукции, дедукции, сравнительно-правовой, системного анализа.

Введение

Сегодня приоритетное значение имеют современные подходы к правовому регулированию цифровых социально-значимых отношений, доступности и актуальности правовой информации, которые являются ключевыми задачами при построении информационного общества. Это определяет междисциплинарные научные подходы правового воздействия на общественные отношения с субъектами права в различных сферах, учитывая специфику, а также поиск современных регуляторных механизмов наряду с традиционными.

Активный процесс развития современного общества, происходящий под воздействием внедрения новейших цифровых технологий, оказывает серьезное влияние на трансформацию права [1].

В настоящее время активное внедрение цифровых технологий в транспортной сфере направлено на повышение конкурентоспособности российской транспортной системы, увеличение пассажирского и грузового потока посредством внедрения различных цифровых технологий, цифровых платформ, искусственного интеллекта в решении актуальных задач и бизнес-процессов, при проектировании и строительстве объектов транспортной инфраструктуры, разработке новых методов и технологий идентификации пассажиров и грузов и др.

Развитие глобального информационного общества воздействует на транспортную сферу, появилась необходимость в формировании рынка новых цифровых услуг в области транспорта. Сегодня цифровые

инновации и достижения научно-технического прогресса не ограничиваются модернизацией транспортной инфраструктуры, необходимо взаимодействие между всеми субъектами транспортных отношений. При этом обязательным условием цифровизации в транспортной сфере является обеспечение информационной безопасности всех участников транспортных отношений. Обеспечение информационной безопасности является информационно-технологическим базисом процесса цифровизации, имеющего стратегический характер.

Как справедливо отмечалось на Международном транспортном форуме, «мы живем в условиях глобальной цифровой трансформации, и одним из подтверждений этого является как программа, так и состав участников Второго Международного транспортного правового форума» [2]. Это отражено в правовых актах стратегического планирования, отражающих цели и задачи, направленные на реализацию внутренней и внешней политики государства, трансформацию цифрового пространства, информационного общества, инновационной цифровой экономики, общества знаний, реализации национальных интересов и стратегических приоритетов в области обеспечения национальной и международной информационной безопасности [2].

Проблемы модернизации транспортной сферы в России

Очевидно, что в транспортной отрасли сегодня введены новые сферы, способствующие внедрению обширного комплекса различных видов деятельности. Транспортная инфраструктура нуждается в новых научных подходах и модернизации, включая внедрение технологических достижений и инноваций в данные процессы [3]. В реалии современного мира экосистемы Интернета вещей внедряются в транспортную отрасль и межотраслевые сферы. При этом транспортная система уже в ближайшей перспективе будет представлять глобальную интеллектуальную систему, в которой важным электронным информационным ресурсом станет информация. Эффективность функционирования транспортной сферы, несомненно, будет основываться на сквозных технологиях нейронных сетей, искусственного интеллекта. Концептуальные подходы сегодня должны приниматься на основе машинного обучения, на базе использования алгоритмов и программ, а недалеким будущим видимо является и использование самопрограммируемых систем.

Транспортная сфера является одной из крупнейших системообразующих отраслей, имеющих тесные связи со всеми элементами экономики и социальной сферы, и в определенной степени их координирующей. Так, на основании Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р) в соответствии с федеральной целевой программой «Модернизация транспортной системы России» проводится модернизация транспортной инфраструктуры, выполняется комплекс мероприятий по эффективному развитию парков

подвижного состава и технических средств транспорта, особенно при осуществлении внутренних перевозок. Следует обратить внимание на недостаточно высокий уровень качества работы транспорта в области соблюдения экологических требований. Имеются проблемы технического, технологического характера транспортной системы.

На примере транспортной сферы можно проследить внедрение цифровых технологий, применение искусственного интеллекта, а также цифровизацию процессов. При этом примечательно не только информационно-правовое регулирование, а также новые приоритетные направления, научные правовые методы, технологии и принципы развития различных концептуальных решений в данной сфере в условиях цифровизации. В проекте стратегии «Умного города» установлено использование цифровых инструментариев, взаимодействие органов государственной власти, граждан и организаций. Возрастает значение развития общественного контроля за работой городских служб, а также функционирование референдумов, проводимых в электронном виде на всех уровнях, обратной связи с жителями города. Разрабатываются новые инструменты на базе перспективных технологий, платформенных решений, применения искусственного интеллекта, облачных технологий, блокчейн [URI: https: // www.mos.ru / upload/alerts/files/1_ Prezentaciya.pdf (дата обращения: 24 июня 2021 г.)].

Кроме того, распоряжением Правительства РФ от 19 августа 2020 г. № 2129-р утверждена Концепция развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года для эксплуатации автоматизированного транспорта. Ключевым в законодательстве РФ является развитие прорывных технологий с автоматизированным управлением на различных видах транспорта. Однако пока ограничены возможности эксплуатации транспортных средств с применением полностью автоматизированных систем при отсутствии контроля и участия человека.

Приоритетные направления

Сегодня одним из приоритетных направлений использования цифровых технологий в транспортной отрасли Российской Федерации в условиях цифровой трансформации является использование беспилотных летательных аппаратов (далее — БПЛА) [4]. Правовое регулирование использования конвергентных технологий в транспортной сфере осуществляется как в России (см., например, постановление Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»), так и в зарубежных странах. В связи с этим следует отметить, что в декабре 2020 г. Европейское агентство авиационной безопасности (*EASA*) приняло Единые правила по беспилотным летательным аппаратам для стран Евросоюза, а также Норвегии, Исландии, Лихтенштейна и Великобритании. По сути, теперь в

этих странах появилась возможность руководствоваться Едиными правилами в данной сфере. Вместе с тем ранее каждая из этих стран Европейского Союза имела свои правила. К слову сказать, в таких странах, как Франция, Италия, уже сегодня существуют требования соблюдения единых стандартов, регулирующих предписания при запуске своего коптера [https://dji-blog.ru/sovety/novye-edinye-pravila-dlja-pilotov-i-zapuska-dronov-v-stranah-evropy-chast-1.html, (дата обращения 24 июня 2021 г.)].

Однако в данной сфере на международном уровне подходы к понятию беспилотного транспорта различны. Так, в Регламенте № 428/2009 ЕС предусмотрено закрепление правового режима БПЛА в целях контроля за экспортом, продажей и транзитом продукции двойного назначения на территории Сообщества, способных произвести полет, контроль и навигацию без участия человека в управлении полетом на борту. Следовательно, в различных странах сегодня законодательно не закреплено унифицированное понятие в отношении БПЛА, а также отсутствует регистрация и учет в информационных системах, регистрах, сертификация, установление требований, выработка единых международных подходов к правовому регулированию [5]. Все эти актуальные проблемы требуют дополнительных научных подходов для решения важных задач в данной сфере.

Динамичное развитие цифровизации транспорта требует новых научных концептуальных подходов к решению правового регулирования отношений, связанных с использованием робототехники, искусственного интеллекта, платформенных решений, облачных технологий. Определяющее значение в связи с этим имеют вопросы ограничения и границ их использования.

Полагаем, что не менее важное значение имеет определение правовых режимов в транспортной сфере. В этом смысле заслуживает внимания проект «Беспилотные логистические коридоры», на первом этапе которого запланирован запуск автономных грузоперевозок на М-11, это часть стратегических инициатив Минтранса России в рамках выполнения поручений Президента и Правительства РФ, а также в целях реализации Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года, Стратегии цифровой трансформации транспортной отрасли Российской Федерации. Минтрансом России до 2024 г. планируется оборудование магистрали между Москвой и Санкт-Петербургом цифровой инфраструктурой для безопасного движения грузовиков [https://mintrans.gov.ru/press-center/news/9940 (дата обращения: 24 июня 2021 г.)]. Еще одним примером является испытание в России системы совместного управления беспилотниками и пилотируемыми летательными аппаратами.

Также надо отметить, что «Российские космические системы» (РКС), которые входят в Роскосмос, провели апробацию диспетчерской системы

для беспилотников и воздушных судов авиации. Указанная система разработана для создания инфраструктуры федерального сетевого оператора в области навигационной деятельности [https://nauka.tass.ru/nauka/6818114 (дата обращения 24 июня 2021 г.)]. Разработки в области полетов беспилотников и пилотируемых аппаратов в воздушном пространстве позволят осуществлять информационное обеспечение безопасного применения дронов в Российской Федерации. Кроме того, решения теоретических и организационно-правовых проблем в области мониторинга, рассмотрения комплексной аналитико-оценочной деятельности обеспечат прием, обработку и распространение достоверной информации о местоположении, маршруте и параметрах полета БПЛА различных классов.

Постановлением Правительства РФ от 25 мая 2019 г. № 658 утверждены Правила учета беспилотных гражданских воздушных судов (с максимальной взлетной массой от 0,25 до 30 кг), ввезенных или произведенных в России. Росавиацией даны разъяснения об учете беспилотных воздушных судов (см. письмо от 1 октября 2019 г. № Исх.-5612/02-ОГ «Об учете беспилотных воздушных судов»). Тем не менее правовое регулирование в данной сфере сегодня нельзя признать достаточным, именно поэтому необходимы новые концептуальные подходы к решению особенностей правового регулирования в данной сфере, общественных отношений в условиях цифровой трансформации и применения инновационных технологий.

Сегодня в целях выполнения научно-технических и практических результатов была разработана «Дорожная карта» по развитию сквозных технологий в Российской Федерации, определены среднесрочные и долгосрочные перспективные задач, и распоряжением Правительства РФ от 3 апреля 2018 г. № 576-р утвержден План мероприятий («дорожная карта») по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации плана мероприятий («дорожной карты») Национальной технологической инициативы по направлению «Аэронет», определен перечень нормативных правовых актов в сфере воздушного транспорта, который обеспечит правовое регулирование в области беспилотных технологий в транспортной сфере, и как следствие в российском законодательстве появилась необходимость внесения изменений в нормативные правовые акты в данной области.

Кроме того, в России осуществляются новые разработки применения квантовых технологий в транспортной сфере на основе систем квантового распределения криптографических ключей. Работа в данном направлении, связана в первую очередь с техническим регулированием, на основе сертификации оборудования, создания линий квантовых коммуникаций на расстояния до 1000 км и др. Следует отметить появление инновационных разработок в области квантовых сенсоров, квантовой

метрологии, которые в перспективе будут использоваться в транспортной сфере. Сегодня российские ученые уже добились высоких результатов в научных исследованиях квантовых технологий, имеющих фундаментальное, мировое значение.

Необходимо обратить внимание, что перспективы развития отечественных разработок в области квантовых технологий, включая их использование в транспортной сфере, и результаты разработок обсуждались на заседании Президиума Российской академии наук, где отмечено, что в России налажено производство перспективных однофотонных сверхпроводниковых детекторов [http://www.ras.ru/news/shownews.aspx?id=400aa959-fb55-4ac6-bd0b-51ce65b3cc95, (дата обращения: 24 июня 2021 г.)]. Также в нашей стране утверждены и функционируют крупные современные проекты и научно-технические программы, в которых участвуют Центр квантовых технологий на базе МГУ, Центр квантовых коммуникаций на базе НИТУ «МИСиС», а также лидирующий исследовательский центр по квантовым коммуникациям на базе ИТМО (индустриальный партнер — ОАО «РЖД») и др. Однако не утратил своей актуальности вопрос о необходимости проработки вопросов обеспечения безопасности цифровизации транспортной сферы [7—9].

Заключение

Исследование позволяет сделать вывод, что инновационное развитие уже сегодня и в ближайшей перспективе найдет свои научно-технологические решения в транспортной сфере. Очевидно, что с развитием конвергентных технологий в транспортной сфере произойдут существенные изменения, которые потребуют новых правовых решений, развития информационно-правового пространства. Несомненно, они коснутся огромных массивов информации, будут связаны с возникновением новых информационно-правовых институтов, обеспечением информационной безопасности, будут только расширяться, что в свою очередь потребует опережающего развития и новых правовых подходов, поиска новых моделей регулирования, с учетом анализа лучших мировых практик, необходимости законодательного закрепления новелл, содержащих эффективные механизмы их реализации.

Литература

1. Механизмы и модели регулирования цифровых технологий : монография / под общей редакцией А. В. Минбалеева. — Москва : Проспект, 2020.
2. Модели правового регулирования обеспечения информационной безопасности в условиях больших вызовов в глобальном информационном обществе: монография / под общей редакцией Т. А. Поляковой. — Саратов : Амирит, 2020.
3. Архипова, А. Е. Трансформация транспортной отрасли России под влиянием цифровых технологий / А. Е. Архипова, А. Е. Ряписов // Journal of Economy and Business. — 2020. — Volume 4-1 (62).

4. Минбареев, А. В. Проблемы обеспечения информационной безопасности в процессе использования беспилотных летательных аппаратов / А. В. Минбалеев Т. А. Полякова // Современные финансовые и финансово-правовые проблемы на транспорте // Материалы Международной научно-практической конференции / под редакцией А. А. Чеботаревой, В. М. Корякина, В. Е. Чеботарева. — Москва : Изд-во ЕИЦМИГУП, 2019.
5. Грищенко, Г. А. Правовое регулирование беспилотных летательных аппаратов российский подход и мировая практика / Г. А. Грищенко // Вестник университета имени Кутафина. — 2019. — № 12. — С. 131—132.
6. Gavrilova, J. A. Global blockchain jurisdiction: prospects and features of use in Russian realities / J. A. Gavrilova [and all] // Lecture Notes in Networks and Systems. — 2020. — Т. 129 LNNS. — С. 1136—1142.
7. Rybakov, O. J. Algorithms of human activity in the digital age: the problem of preserving traditional values / O. J. Rybakov [and all] // Lecture Notes in Networks and Systems. — 2021. — Т. 155. — С. 558—566.
8. Antonyan, E. A. Blockchain technologies for security against cyber attacks / E. A. Antonyan, Rybakova O. S. // Вестник Национальной академии наук Республики Казахстан. — 2020. — № 4 (386). — С. 21—26.

References

1. Mekhanizmy i modeli regulirovaniya tsifrovykh tekhnologiy : monografiya [Mechanisms and models of regulation of digital technologies: monograph] / pod obshchey redaktsiyey A. V. Minbaleyeva. — Moskva : Prospekt, 2020.
2. Modeli pravovogo regulirovaniya obespecheniya informatsionnoy bezopasnosti v usloviyakh bol'shikh vyzovov v global'nom informatsionnom obshchestve: monografiya [Models of legal regulation of information security in the face of great challenges in the global information society: monograph] / pod obshchey redaktsiyey T. A. Polyakovoy. — Saratov : Amirit, 2020.
3. Arkhipova, A. Ye. Transformatsiya transportnoy otrasli Rossii pod vliyaniyem tsifrovykh tekhnologiy [Transformation of the transport industry in Russia under the influence of digital technologies] / A. Ye. Arkhipova, A. Ye. Ryapisov // Journal of Economy and Business. — 2020. — Volume 4-1 (62).
4. Minbareyev, A. V. Problemy obespecheniya informatsionnoy bezopasnosti v protsesse ispol'zovaniya bespilotnykh letatel'nykh apparatov [Problems of ensuring information security in the process of using unmanned aerial vehicles] / A. V. Minbaleyev T. A. Polyakova // Sovremennyye finansovyye i finansovo-pravovyye problemy na transporte // Materialy Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / pod redaktsiyey A. A. Chebotarevoy, V. M. Koryakina, V. Ye. Chebotareva. — Moskva : Izd-vo YEITSMIGUP, 2019.
5. Grishchenko, G. A. Pravovoye regulirovaniye bespilotnykh letatel'nykh apparatov rossiyskiy podkhod i mirovaya praktika [Legal regulation of unmanned aerial vehicles Russian approach and world practice] / G. A. Grishchenko // Vestnik universiteta imeni Kutafina. — 2019. — № 12. — S. 131—132.
6. Gavrilova, J. A. Global blockchain jurisdiction: prospects and features of use in Russian realities [Global blockchain jurisdiction: prospects and features of use in Russian realities] / J. A. Gavrilova [and all] // Lecture Notes in Networks and Systems. — 2020. — T. 129 LNNS. — S. 1136—1142.
7. Rybakov, O. J. Algorithms of human activity in the digital age: the problem of preserving traditional values [Algorithms of human activity in the digital age: the problem of preserving traditional values] / O. J. Rybakov [and all] // Lecture Notes in Networks and Systems. — 2021. — T. 155. — S. 558—566.

8. Antonyan, E. A. Blockchain technologies for security against cyberattacks [Blockchain technologies for security against cyberattacks] / E. A. Antonyan, Rybakova O. S. // Vestnik Natsional'noy akademii nauk Respubliki Kazakhstan. — 2020. — № 4 (386). — S. 21—26.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.822.4

© Лоскутов Алексей Николаевич
— начальник смены досмотра САБ АО «Аэропорт Абакан»,
Хакасский государственный университет имени Н. Ф. Катанова

Новые требования в авиационной безопасности. Гармонизация авиационной и транспортной безопасности

Аннотация. Актуальность исследования обусловлена значением безопасности воздушных перевозок, степень которой напрямую зависит от своевременного наличия нормативно-правового порядка ее регулирования. В условиях повсеместного развития цифровых технологий информационная безопасность гражданской авиации играет важную роль в безопасном функционировании воздушного флота страны. Автором проводится анализ международного и национального права в части защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от несанкционированного вмешательства в системы управления воздушным движением и передачи критической информации, в рамках законодательства об авиационной и транспортной безопасности. В исследовании применялись формально-логический и сравнительный методы. По результатам исследования сформулированы выводы о приоритетных задачах законодателя по приведению национального права к единой позиции, соответствующей сложившейся международной практике обеспечения авиационной безопасности гражданской авиации.

Ключевые слова: транспортная безопасность; авиационная безопасность; информационная безопасность; киберзащита; соотношение систем безопасности.

© Aleksey N. Loskutov
— inspection shift supervisor of the SAB JSC “Airport Abakan”,
Khakass State University named after N.F. Katanov

New requirements in aviation security. Harmonization of aviation and transport security

Abstract. The relevance of the current study is due to the importance of the security of air transportation, the degree of which directly depends on the timely availability of a legal and regulatory procedure for its regulation. In the context of the worldwide development of digital technologies, information security of civil aviation plays an important role in the safe operation of the country's air fleet. The author of the paper has analyzed international and national law in terms of protecting transport infrastructure and vehicles from unauthorized interference in air traffic control systems and transmission of critical information, within the framework of the legislation on aviation and transport security. The current study has used formal logical and comparative methods. Based on the study results, there have been formulated conclusions on the priority tasks of the legislator to bring national law to a unified position, according to the established international practice of ensuring civil aviation security of.

Keywords: transport security; aviation security; information security; cyber defense; ratio of security systems.

Безопасность на транспорте достигается единой государственной политикой в области ее обеспечения, системой мер правового, экономического, политического и организационного характера, относительно возможных угроз и рисков в сфере транспортного комплекса страны (п. 4 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»). За 15-летнюю историю существования отрасль обеспечения транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры накопила внушительный нормативно-правовой портфель.

Однако именно избыточность нормативной базы, случаи юридической коллизии права в области безопасности на транспорте за последнее время все чаще и чаще привлекают внимание законодателя. Нельзя назвать это случайностью, поскольку ряд нормативных актов потеряли свою актуальность, ряд документов дублируют те или иные вопросы обеспечения безопасности на транспорте, встречаются документы, изданные еще при Советском Союзе, однако используемые в правоприменительной практике. Такие обстоятельства негативно влияют на планомерное развитие экономики в условиях современной действительности.

В связи с этим 4 июля 2019 г. был определен список государственных органов и методов осуществления контроля, подлежащих в первую очередь воздействию механизмом, называемым «регуляторная гильотина», что привело к масштабному пересмотру и отмене нормативных документов, влияющих на темпы экономического развития и баланс интересов бизнеса [URL: http://government.ru/news/37293/ (дата обращения: 9 июня 2021 г.)].

Также «регуляторной гильотиной» задета работа по совершенствованию законодательства об авиационной безопасности, гармонизации законодательства в сфере авиационной и транспортной безопасности. Известно, что в настоящее время аэропортам и авиакомпаниям (субъектами транспортной инфраструктуры воздушного транспорта) в своей деятельности приходится осуществлять мероприятия и финансирование двух параллельных систем безопасности одновременно, каждая из которых стремится к достижению одной цели — защищенность гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (далее — АНВ).

Для выработки соответствующих решений, связанных с приведением норм авиационной и транспортной безопасности к единому знаменателю, Минтрансом России создана рабочая группа из числа органов государственной власти в установленной сфере деятельности и представителей авиационного сообщества (см. распоряжение Минтранса России от 2 мая 2017 г. № НЗ-72-р). Ликвидация дублирования правового регулирования проводится по следующим ключевым требованиям:

— определение требований по защите гражданской авиации от АНВ;

— определение субъектов осуществляющих защиту гражданской авиации от АНВ;

— требования к субъектам, осуществляющим защиту гражданской авиации от АНВ;

— порядок определения соответствия субъектов, осуществляющих защиту гражданской авиации от АНВ, установленным требованиям;

— порядок подготовки персонала субъектов, осуществляющих защиту гражданской авиации от АНВ.

Так возможно ли привести две системы безопасности на транспорте — авиационную и транспортную — к единой гармонии?

В настоящее время сформирована молодая, но функциональная система защиты транспортного комплекса от АНВ. Заложенный фундамент системы — Федеральный закон «О транспортной безопасности», имеющий объемный пакет подзаконных актов, в достаточной мере обеспечивает необходимую правовую степень безопасности, в том числе и на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах воздушного транспорта.

Но стоит понимать, что Российская Федерация, как участник Международной организации гражданской авиации (ИКАО) взяла на себя обязательства по защите гражданской авиации от АНВ. А согласно приложению № 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от актов незаконного вмешательства» Конвенции о международной гражданской авиации (г. Чикаго, 7 декабря 1944 г.) государство-участник обязано сформировать соответствующую систему обеспечения авиационной безопасности — совокупность правовых и

организационных мер, направленных на предотвращение и пресечение противоправных действий в отношении гражданской авиации.

Полноправным членом ИКАО Российская Федерация — государство правопреемник СССР, является уже более 50 лет (14 ноября 1970 г.). За полвека была создана выверенная, основанная на международной практике система, обеспечивающая безопасность гражданского воздушного флота. Система включала как нормативно-правовое регулирование, так и положения ресурсного, информационного, и материально-технического обеспечения, отлаженный порядок подготовки персонала.

Следует отметить, что ИКАО в своих конвенциях подчеркивает выраженную специфику гражданской авиации, обеспечение деятельности которой возможно только системой авиационной безопасности, подлежащей регулированию сугубо авиационным законодательством, а понятие «транспортная безопасность» в международном договоре и вовсе отсутствует.

Специфическая особенность воздушных перевозок и связанная с ней система авиационной безопасности приобретает еще больше отличий от обеспечения безопасности на других видах транспорта с повышением уровня автоматизации воздушных судов и появлением беспилотных объектов воздушного транспорта. Сегодня опасность для воздушных перевозок может представлять не только и не столько взрывное устройство, ядовитое вещество или пассажир, но и заведомо либо случайно переданная некорректная метеорологическая или навигационная информация, которая может критически повлиять на процесс всего полета. Ведь возможно ли предположить внешнее удаленное вмешательство и в сам процесс управления воздушным судном? Мы понимаем, что борт, находящийся в полете, не может остановиться до разрешения той или иной проблемы, причем время для выяснения причин и их устранения ограничено. Кроме того, возможность удаленно и незаметно доставить такую «информационную посылку», в условиях практически нулевой защищенности существующих каналов связи настораживает.

Во время всеобщей мировой «цифровизации» нельзя забывать о необходимости защиты информации и каналов связи от потенциальных угроз злоумышленников в киберпространстве.

Для авиации «киберзащита» каналов связи, используемых для передачи критической информации, нештатные изменения которой могут привести к трагедии, является новейшей формой обеспечения авиационной безопасности, которую, как мы понимаем, охраной периметра, колючей проволокой и досмотром не обеспечить.

В связи с этим ИКАО постоянно ведется работа по разработке и внедрению новых механизмов защиты гражданской авиации, с учетом развития технологий и методов управления движением воздушных судов.

Измененные стандарты подлежат обязательному исполнению всеми участниками ИКАО.

Так, Поправкой 17 к Приложению № 17 «Киберзащита» к Конвенции о международной гражданской авиации, вступившей в действие 30 июня 2020 г., утвержден принципиально новый подход к обеспечению защиты критической информации в навигационном сопровождении воздушных судов и порядка получения и передачи данных [URL: https://www.icao.int/safety/Pages/default.aspx (дата обращения: 9 июня 2021 г.)]. ИКАО разработан инновационный подход с учетом новейших достижений в информационных технологиях, требующий немедленной реализации в системе авиационной безопасности гражданской авиации Российской Федерации.

Но, к сожалению, в системе транспортной безопасности страны, в отличие от рекомендуемой международной практикой, понятие «киберугроза» отсутствует, а равно не установлен порядок противодействия от «кибератак» и вредных воздействий на систему связи на критических объектах инфраструктуры гражданской авиации.

Ну а что же в системе авиационной безопасности?

4 апреля 2019 г. Межведомственной комиссией по авиационной безопасности одобрена Национальная программа авиационной безопасности. Программа разработана с учетом требований Приложения 17 «Безопасность. Защита международной гражданской авиации от АНВ» и Приложения 9 «Упрощение формальностей» к Конвенции о международной гражданской авиации, Руководства по авиационной безопасности ИКАО и др. [URL: https://favt.gov.ru/public/materials/2/e/b/8/1/2eb8165af978080865f65e18f462ba92.pdf (дата обращения: 12 июня 2021 г.)].

Документ содержит необходимые положения о федеральных системах обеспечения авиационной безопасности, осуществления контроля, порядка подготовки персонала, а также требования по принятию мер защиты объектов гражданской авиации от кибератак.

Программа является актуализированным аналогом Федеральной системы обеспечения защиты деятельности гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, Положение о которой было утверждено постановлением Правительства РФ от 30 июля 1994 г. № 897 и утратило силу в ряду с другими документами регулирования деятельности гражданской авиации под ножом «регуляторной гильотины» после принятия постановления Правительства РФ от 21 февраля 2020 г. № 191.

Однако Программа в настоящий момент не имеет правовой силы, а несет всего лишь рекомендательный характер, поскольку ее утверждение приведет к правовой коллизии действующего законодательства по транспортной безопасности.

Вывод напрашивается сам собой — пятый год Межведомственная рабочая группа Минтранса России ведет работу по гармонизации законодательных норм, ломая выстроенную систему обеспечения авиационной безопасности путем закрепления соответствующего права под вывеской «транспортная безопасность», а международное сообщество тем временем внедряет новейшие меры по обеспечению безопасности гражданской авиации от АНВ. Явное отставание в принятии необходимых правовых мер в условиях развития тех же информационных технологий могут привести к непоправимым последствиям.

Кроме того, согласно Стратегии национальной безопасности Российской Федерации (утверждена Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400) информационная безопасность является одной из стратегических приоритетных задач, выполнение которой непосредственно влияет на устойчивость социально-экономического течения страны, а равно незыблемость ее суверенитета (подп. 4 п. 26).

В данном случае решать эту проблему необходимо путем внесения изменений в Федеральный закон «О транспортной безопасности» и Воздушный кодекс РФ, направленных на нормативное разделение двух систем безопасности, с выделением авиации в самостоятельную, либо путем приведения в соответствие положений о транспортной безопасности с учетом рекомендуемой практики ИКАО.

Стоит отметить, что по сообщениям представителей Минтранса России, специалистами ведется работа над законопроектом, предусматривающим урегулирование правил защиты гражданской авиации от АНВ с учетом международной практики, в рамках действующего законодательства о транспортной безопасности, с установлением отсылочных норм к Воздушному кодексу РФ.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 004.056.5(075.8)

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

Вопросы обеспечения безопасности информационных систем

Аннотация. Проблема безопасности информационных систем и, следовательно, информации как ключевого ресурса в современном информационном обществе — это то, с чем так или иначе сталкиваются все участники информационного взаимодействия во всех секторах ИКТ-среды. В статье анализируются научные и законодательные подходы к определению понятия и сущности информационной системы, типологии информационных систем, в результате чего предлагается авторский подход к определению исследуемой дефиниции, поднимается проблема «доверия в ИКТ-среде». Автор акцентирует внимание на неопределенности правового режима информационных систем, что напрямую оказывает отрицательное влияние на эффективность управления коммуникациями в информационных системах и защиту их от злоумышленников.

Ключевые слова: информационная система; безопасность; оператор информационной системы; типология информационных систем.

© Vladimir Ev. Chebotarev
— Candidate of Economical Sciences, docent, associate professor of the department “Administrative law, ecological law, information law” of the Law Institute of the Russian University of Transport

Issues of information systems’ security enforcement

Abstract. The problem of information systems’ security and, consequently, information as a key resource in the modern information society is something that all participants of information interaction in all ICT environment sectors

face in one way or another. The current paper has analyzed the scientific and legislative approaches to the definition of the concept and essence of the information system, the typology of information systems. As a result, there has been proposed the author's approach to definition of the investigated object, there has been identified the problem of "trust in the ICT environment". The author has focused on the uncertainty of the legal regime of information systems, which directly has a negative impact on the efficiency of communication management in information systems and their protection from criminals.

Keywords: information system; security; information system operator; typology of information systems.

Информационные системы — основа современной ИКТ-среды

Информационные системы по определению, выводимому из содержания Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 149-ФЗ «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», представляют собой совокупность локальных и распределенных массивов информации в форме «данные» (совокупность содержащейся в базах данных информации), информационных технологий и технических средств (средств ИКТ), обеспечивающих обработку этих «данных».

Кроме определения собственно самой информационной системы, в ст. 2 указанного Закона содержится определение оператора информационной системы, под которым понимается гражданин или юридическое лицо, осуществляющие деятельность по эксплуатации информационной системы, в том числе по обработке информации, содержащейся в ее базах данных. В связи с таким определением оператора, как субъекта правоотношений, возникают следующие вопросы.

1. Речь идет только о гражданах России или термин «гражданин» используется в более широком смысле — гражданах разных государств?

2. Как быть, если информационная система создана и эксплуатируется, например, человеком без гражданства, живущим за рубежом? Ведь такая информационная система вполне может быть представлена посредством сети Интернет и использоваться в Российской Федерации.

3. При перечислении операторов системы указывается юридическое лицо. Между тем в ГК РФ одним из признаков юридического лица является наличие государственной регистрации в Российской Федерации. Как быть с неформальными организациями и объединениями граждан? И с зарубежными организациями, не имеющими государственную регистрацию в России, которые посредством сети Интернет предлагают разные виды информационных систем, используемых в том числе в российском сегменте мирового информационного пространства?

Попытки обязать владельцев социальных сетей открывать офисы в России предпринимаются, но это, как правило, касается только крупных и

популярных сетей и систем. В то время как граждане России активно используют сотни информационных систем с разным уровнем прозрачности работы и разной политикой использования данных пользователей.

Исходя из законодательного определения информационной системы и операторов, приведенного выше, следует, что значительная часть подпадающих под это определение информационных систем операторов (с точки зрения законодательства РФ) не имеют, а значит, появляется масштабная правовая «лакуна». При этом согласно Доктрине информационной безопасности Российской Федерации (утвержденной Указом Президента РФ от 5 декабря 2016 г. № 646) операторы информационных систем являются участниками общей системы обеспечения информационной безопасности. Это четко указано в разделе 5 Доктрины «Организационные основы обеспечения информационной безопасности».

Отсюда, с авторской точки зрения, определение операторов информационных систем в профильном Федеральном законе «Об информации, информационных технологиях и о защите и информации» требует более тщательной проработки и уточнения в том случае, если само определение информационных систем относится ко всем системам, подходящим под это определение, а не к определенному реестру информационных систем. Аналогичные очевидные пробелы, например, существуют в регулировании средств массовой информации в соответствующем законе, в котором речь идет исключительно о средствах массовой информации, зарегистрированных (или обязанных это сделать в силу имеющихся характеристик) в Роскомнадзоре. Хотя сегодня технически средствами массовой информации являются многие интернет-ресурсы, работающие на основе информационных систем (например, новостные агрегаторы).

В контексте вышесказанного необходимо также упомянуть, что существует объективная, фактическая невозможность выполнения нормы закона к операторам информационных систем об обязательном нахождении на территории РФ баз данных информации, с использованием которых осуществляются сбор, запись, систематизация, накопление, хранение, уточнение (обновление, изменение), извлечение персональных данных граждан Российской Федерации.

Также сомнительна возможность незамедлительного восстановления информации, модифицированной или уничтоженной вследствие несанкционированного доступа к ней, поскольку необходимо иметь механизм фиксации информации и документирования ее наличия. Возможно, по такому принципу, как это делает Информрегистр по отношению к электронным средствам массовой информации. Но это требует огромных ресурсов и маловероятно в достижении.

Одно из точных, на взгляд автора, определений было дано исследователями в одном из учебных пособий 2010 г.: «Информационная система — это система, реализующая информационную модель предметной области, чаще всего какой-либо области человеческой деятельности, обеспечивающая получение (ввод или сбор), хранение, поиск, передачу и обработку (преобразование) информации» [2, стр. 17].

При этом определение информационных систем можно расширить и сформулировать следующим образом: «Информационная система представляет собой совокупность информации, технических, программных, технологических и иных средств, а также математических моделей, методов и специалистов, объединенных структурно и функционально для обеспечения одного или нескольких видов информационных процессов и в результате — предоставления информационных возможностей для пользователей».

Отсутствие в легальных определениях информационной системы и ее операторов приведенных выше характеристик приводит к неопределенности правового режима информационных систем.

Чтобы обеспечить высокий уровень безопасности информации, многие операторы сегодня используют непрерывный, структурированный и систематический подход к обеспечению безопасности. Управление коммуникациями в информационных системах и защита их от злоумышленников эффективна только при условии установления жесткой политики безопасности процессов, процедур и всей архитектуры информационной безопасности. Однако несмотря на это угрозы безопасности, инциденты, уязвимости и риски все еще являются критическими, и последствия этого мы наблюдаем довольно часто.

Одна из основных причин этой проблемы — недостаточно четкое понимание операторами ключевых факторов, влияющих на безопасность информационных систем. Выявление и анализ этих ключевых факторов может изменить ситуацию в лучшую сторону.

К началу нового тысячелетия характер атак на информационные системы трансформировались из использования «троянских коней» и вирусов в «искусные» атаки, такие как: распределенная атака типа «отказ в обслуживании», встроенный вредоносный код в сообщениях электронной почты, иные формы вредоносного программного обеспечения, используемого для вымогательства.

Новая эпоха характеризуется тем, что атаки больше не являются результатом желания злоумышленников продемонстрировать свои умения в виде «сетевого хулиганства». Атаки, прежде всего, нацелены на получение финансовой или иной выгоды их инициаторов.

В результате этой трансформации стало наблюдаться изменение в мерах и подходах к безопасности информационных систем: от чисто технических мер защиты, которые оказались недостаточными, к превентивному стратегическому подходу, включающему различные

элементы информационной безопасности, в частности такие, которые относятся к организационному или социологическому аспекту, поскольку даже лучшие технологии безопасности не могут остановить атаку, основанную, например, на социальной инженерии.

Одна из первых и наиболее серьезных проблем, с которыми сталкиваются организаторы безопасности информационных систем, заключается в том, чтобы успешно сбалансировать необходимость защиты информационных активов, с одной стороны, и обеспечения оперативных операций, с другой, потому что чрезмерно строгая защита может привести к снижению производительности процессов, связанных с бизнесом, в то время как слабый контроль может создать неприемлемые риски для информационных активов.

Современный подход к информационной безопасности требует, чтобы эффективная стратегия информационной безопасности была сбалансированной и включала все элементы защиты информационных систем.

Подходы к типологии информационных систем

Сегодня любой сектор экономики включает в свои механизмы функционирования накопление, обработку, хранение и интерпретацию данных, собираемых от клиентов, дружественных компаний и конкурентов, а также данных, связанных с государственным регулированием данного сектора экономики. Таким образом, любая информационная система включает в себя информацию, содержащую коммерческую, банковскую, налоговую и другие виды тайн, а также персональные данные клиентов. Эти тайны нуждаются в эффективных методах контроля их хранения для правового обеспечения защиты этих тайн.

Например, корпоративные системы *ERP* (*Enterprise Resource Planning*) включают блоки *CRM* (*Customer Relationship Management*) — управление взаимоотношениями с клиентами, а также управление закупками, управление запасами, кадрами, бухгалтерия и другие интегрированные системы по управлению бизнес-процессами, включая администрирование и менеджмент. Как правило, сегодня ни одно предприятие малого, среднего или крупного бизнеса не обходится без этих систем. Все элементы представляют собой комплекс данных, критически важных для успешного функционирования предприятия, его полноценной конкурентоспособности. Утечки данных или нарушение работоспособности этих систем могут повлиять на очень широкий круг лиц — клиентов, работников, предприятий-партнеров и др. Современные корпоративные информационные системы имеют блоки прогнозного характера, моделирующие процессы с учетом исходных данных. Изменение таких исходных данных может повлиять на выбор стратегии предприятия на рынке и итоговую ее судьбу. Поэтому правовой режим

защиты безопасности информационных систем представляется крайне необходимым в современных условиях.

Триггером к интенсивному развитию информационных систем в области образования и науки послужила ситуация с пандемией и необходимость выполнения карантинных мер противодействия распространению коронавируса. Личные данные современного исследователя, его коммуникационная и исследовательская активность содержатся, например, в популярной сегодня информационной системе *ResearchGate*, которая имеет некоторые характеристики, сходные с характеристиками систем социальных сетей, но с помощью инструментов моделирования и эффективного взаимодействия предлагает создавать исследовательские группы, лаборатории из исследователей разных стран вне зависимости от их местоположения, с последующим формированием научных книг и продвижением их среди научного сообщества.

Такие системы, как *ResearchGate*, содержат массивные объемы данных пользователей, переписки, научных разработок и интеграционных возможностей с иными информационными системами, такими как *ORCID, Web of science, Scopus, Crossref, Ulrichsweb, Proquest, ErihPlus, IEEE, Ebsco, Doaj, Google Scholar Citations* и др. Компании *Clarivate Analytics, Elsevier* и *Springer* сегодня являются крупнейшими разработчиками и операторами информационных систем в области научной кооперации и наукометрии. Они предлагают целую линейку соответствующих ИС-продуктов, охватывающих все процессы в современной научной или научно-образовательной организации, а также возможности для каждого исследователя в отдельности.

Крупнейшие издательства, такие как *IntechOpen*, активно используют эти системы для объединения авторов в состав творческих коллективов для разработки заданных научных тем. Возможность интеграции разных систем подразумевает обмен информацией, в том числе и личной информацией пользователей. При этом инфраструктура такой комплексной мегасистемы может находиться на территории разных государств, а информационные процессы могут проходить в разных юрисдикциях. В этом случае правовое регулирование может быть эффективным только при условии общих международных подходов и международных актов.

Сегодня, благодаря карантинным ограничениям, интенсивно развиваются информационные системы, позволяющие использовать технологии *e-Learning*, и получили распространение в России такие системы, как *Microsoft Teams, Zoom, Google Class* и др. Большинство таких систем являются разработками США, и ключевые операторы, и серверы этих систем также физически находятся в США. Но внутри, например, разработки от компании *Microsoft*, также встроена организация всего учебного процесса, включая личные данные студентов и преподавателей и

их корпоративную переписку, задачи, мероприятия, функцию управления проектами.

Справочные правовые информационные системы также имеют наиважнейшее значение, поскольку сегодня являются основным источником сведений об изменяющемся законодательстве, о судебной практике и др. Надежность, бесперебойность этих систем и достоверность информации, в них размещенной, является элементом информационной безопасности для огромного количества субъектов-пользователей. Активно продолжают развиваться новостные агрегаторы, характеристике которых посвящена одна из работ автора [4, стр. 317—143].

Также популярные сегодня поисковые информационные системы, такие как *Google, Yahoo, Yandex* и др., активно используются десятками миллионов российских граждан. При авторизированном использовании этих систем или наличии постоянного *IP*-адреса системы в постоянном режиме собирают информацию о пользователях, их поведении, поисковых запросах, интересах. Эта информация моментально анализируется, интерпретируется и используется соответствующими информационными системами в рамках, например, комплекса маркетинговых коммуникаций и не только. Процесс сегментирования рынков сегодня осуществляется этими системами, содержащими огромные массивы подробной информации о каждом пользователе, что дает беспрецедентные возможности по воздействию на потребительские аудитории. Современные технологии моделирования позволяют составить довольно точный прогноз поведения пользователей при наступлении разных условий. Результаты работы таких систем могут применяться в формировании общественного мнения, убеждений, взглядов, политической повестки, социальных предпочтений.

Такие возможности будут давать «цифровым гигантам», имеющим такие массовые и популярные поисковые системы, значительные конкурентные преимущества, что может сказаться на развитии конкурентоспособности других игроков рынка и процесса монополизации рынка. В настоящий момент в действующем антимонопольном законодательстве РФ нет эффективных регулирующих норм, способных влиять на такие процессы.

В итоге, любые информационные системы, предоставляющие свои возможности пользователям, стремятся к одному — получить максимальную информацию о них для ее использовании в будущем. Исходя из вышеописанного, возникает проблема надежности хранения и использования этих данных в информационных системах. Контроль такой информации сегодня не может быть в полной мере обеспечен пользователями, и владельцы информационных систем часто злоупотребляют возможностью использовать такие данные, включая несанкционированную передачу их третьим лицам (информационным

системам). В результате таких информационных взаимоотношений остро возникает проблема «доверия в ИКТ-среде».

В Доктрине информационной безопасности Российской Федерации безопасность информационных систем рассматривается как часть безопасности информационной инфраструктуры, расположенной на территории РФ, а также на территориях, находящихся под юрисдикцией Российской Федерации или используемых на основании международных договоров РФ. При этом в документе не поясняется, что же конкретно является фактом нарушения безопасности относительно информационных систем, в основном используются общие формулировки.

В ст. 13 Федерального закона «Об информации, информационных технологиях и о защите информации» определены подходы к классификации информационных систем, при этом выделены:

— государственные информационные системы — федеральные информационные системы и региональные информационные системы, созданные на основании соответственно федеральных законов, законов субъектов РФ, на основании правовых актов государственных органов. Подробная характеристика подобных систем исследована на монографическом уровне [1];

— муниципальные информационные системы, созданные на основании решения органа местного самоуправления;

— и иные информационные системы.

Для более точного понимания объекта регулирования требуется более детальная классификация «иных информационных» систем по отраслевому и другим признакам.

По общему правилу, оператором информационной системы является собственник используемых для обработки содержащейся в базах данных информации технических средств, который правомерно пользуется такими базами данных, или лицо, с которым этот собственник заключил договор об эксплуатации информационной системы. В случаях и в порядке, установленных федеральными законами, оператор информационной системы должен обеспечить возможность размещения информации в сети «Интернет» в форме открытых данных.

Понятие «оператор информационной системы», о котором речь шла выше, раскрывается более детально в специальных федеральных законах, применительно к конкретным информационным системам.

Так, в Федеральном законе от 31 июля 2020 г. № 259-ФЗ «О цифровых финансовых активах, цифровой валюте и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» подходы законодателя к определению оператора информационной системы зафиксированы в ст. 5: «оператором информационной системы, в которой осуществляется выпуск цифровых финансовых активов, может быть включенное в реестр операторов информационных систем, в которых осуществляется выпуск цифровых финансовых активов, юридическое

лицо, личным законом которого является российское право (в том числе кредитная организация, лицо, имеющее право осуществлять депозитарную деятельность, лицо, имеющее право осуществлять деятельность организатора торговли)». При этом оператор информационной системы, в которой осуществляется выпуск цифровых финансовых активов, вправе осуществлять свою деятельность с момента включения в реестр операторов информационных систем, который ведется Банком России в установленном им порядке.

Ведение такого реестра операторов информационных систем должно осуществляться Банком России в электронном виде. Согласно установленным в Положении Банка России от 16 декабря 2020 г. № 746-П требованиям Банк России должен включать в реестр операторов информационных систем ряд сведений, в числе которых:

1) полное и сокращенное наименование оператора информационной системы на русском языке;

2) основной государственный регистрационный номер (ОГРН) оператора информационной системы;

3) идентификационный номер налогоплательщика (ИНН) оператора информационной системы;

4) адрес оператора информационной системы, указанный в едином государственном реестре юридических лиц (ЕГРЮЛ);

5) адрес официального сайта оператора информационной системы в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет»;

6) номер контактного телефона и адрес электронной почты оператора информационной системы;

7) сведения о единоличном исполнительном органе, членах коллегиального исполнительного органа (при его наличии), членах коллегиального органа управления (наблюдательного или иного совета) (при его наличии), главном бухгалтере, руководителе службы внутреннего контроля (контролер), руководителе службы управления рисками (лицо, ответственное за организацию системы управления рисками) оператора информационной системы и т.д., а также о лице, осуществляющем функции специального должностного лица, ответственного за реализацию правил внутреннего контроля в целях противодействия легализации (отмыванию) доходов, полученных преступным путем, финансированию терроризма и финансированию распространения оружия массового уничтожения и др.

В целях обеспечения безопасности Банк России осуществляет надзор за деятельностью оператора информационной системы, в которой осуществляется выпуск цифровых финансовых активов. Законом подчеркивается, что оператор информационной системы, в которой осуществляется выпуск цифровых финансовых активов, не может выступать в качестве номинального держателя цифровых финансовых активов.

В качестве зарубежного опыта регулирования информационных систем можно привести Национальный институт стандартов и технологий США (*The National Institute of Standards and Technology*). Он определяет информационную безопасность информационных систем как «защиту информации и информационных систем от несанкционированного доступа, использования, раскрытия, нарушения, модификации или уничтожения с целью обеспечения конфиденциальности, целостности и доступности» [https://www.nist.gov/ (дата обращения: 2 августа 2021 г.)], перечисляя возможные недружественные акты по отношению к информационным системам.

Безопасность информационных систем сегодня следует понимать как защиту информационных систем от несанкционированного доступа к информации или ее изменения, будь то хранение, обработка или передача, а также от отказа в обслуживании авторизованным пользователям, включая меры, необходимые для обнаружения, документирования и противодействия такой информации. Угрозы в информационном пространстве делают крайне необходимым для владельца информационных систем иметь способность защищать их от кибератак в среде, которая представляет собой глобальный домен в информационной среде, состоящий из взаимозависимой сети инфраструктур, включая информационные системы и компьютерные локальные сети.

Сталкиваясь с любым сервисом в сети Интернет, по факту, мы имеем дело с информационными системами — с десятками и сотнями в день, будь то различные мессенджеры или интернет-магазины. И, в сущности, информационные системы и информационные технологии являются взаимоинтегрированными понятиями и вполне могут быть рассмотрены как единый объект.

Правовой режим информационной системы с точки зрения прав собственника подразумевает следующее:

— собственник аппаратного обеспечения системы определяет оператора информационной системы или сам выступает в статусе оператора;

— аппаратные средства некоторых профильных информационных систем должны удовлетворять требованиям законодательства РФ о техническом регулировании;

— работа информационной системы возможна только при условии наличия формальных прав на ее программное обеспечение, являющееся компонентом информационной системы.

Многие информационные системы сегодня интегрированы с другими системами и составляют ряд глобальных мегасистем, включающих десятки и сотни других информационных систем. Это отраслевые системы, бизнес-системы, системы социальной коммуникации. Монетизация социальных систем происходит, в основном, за счет массового сбора личных данных (термин более широкий, чем

персональные данные). Политика использования личных данных не до конца понятна пользователям, а данные используются для повышения эффективности маркетинговых процессов. Политика многих информационных систем, составляющих основу социальных сетей и средств коммуникации, подразумевает обязательное предоставление компаниям расширенной информации об аккаунтах пользователей.

Новая политика конфиденциальности *Whats App* наглядно демонстрирует существующее положение дел, и владельцы мессенджера ясно дают понять, что информация личных аккаунтов может быть предоставлена другим системам, в частности *Facebook*, на основе интеграции этих систем.

Наряду с этим, в твиттере *Skype* размещена информация о том, что сохранение личной информации пользователей и недопустимость ее передачи третьим лицам является основным приоритетом мессенджера. Однако так или иначе пользователи не имеют никакой возможности это проконтролировать, влиять на это и иметь сколько-нибудь достоверную информацию об этом. И это вновь отсылка к «доверию к ИКТ-среде».

Илон Маск, используя свой гигантский авторитет среди пользователей сети интернет, на этом фоне призвал в своем блоге массово переходить к использованию мессенджера *Signal*, пытаясь создать мессенджеру имидж безопасного и надежного коммуникационного инструмента. Доверие, основанное на авторитете, возможно, но как показывает история, это рано или поздно приводит к злоупотреблениям.

Исследователи справедливо, характеризуя специализированные информационные системы, подчеркивают значение проблематики обеспечения безопасности. Так, характеризуя автоматизированные транспортные средства, авторы одной из научных работ констатируют: «информационные системы, связанные с управлением ВАТС … содержат уязвимости и проблемы, характерные для любой информационной системы, однако последствия реализации атак на них гораздо масштабнее и сопровождаются возможным причинением вреда жизни, здоровью людей, нанесением материального ущерба. Мировая практика показывает, что при обеспечении защиты информационных систем большую роль играют не только технические и организационные средства, но и юридическая защита» [3, стр. 8].

В качестве вывода можно отметить, что в полной мере безопасность информационных систем сегодня может быть достигнута только при условии возможности контроля всей полноты представленных для использования ресурсов и сервисов, работающих на основе информационных систем. Это возможно только при условии единства позиции по этому вопросу на международном уровне и создания эффективных международно-правовых норм, обязательных для исполнения всеми.

Литература

1. Амелин, Р. В. Правовой режим государственных информационных систем : монография / Р. В. Амелин ; под редакцией С. Е. Чаннова. — Москва : ГроссМедиа, 2016.
2. Блюмин, А. М. Проектирование систем информационного, консультационного и инновационного обслуживания: учебное пособие / А. М. Блюмин, Л. Т. Печеная, Н. А. Феоктистов. — Санкт-Петербург : Дашков и Ко, 2010.
3. Грачева, Ю. В. Высокоавтоматизированные транспортные средства: угрозы информационной системе безопасности и правовая ответственность / Ю. В. Грачева [и др.] // Государственная власть и местное самоуправление. — 2020. — № 12. — С. 3—9.
4. Чеботарев, В. Е. Проблемы правового регулирования деятельности новостных агрегаторов в сети Интернет и соблюдения ими требований законодательства Российской Федерации / В. Е. Чеботарев // в книге: Управление информационной безопасностью в современном обществе. Сборник научных трудов V Международной научно-практической конференции. — 2017. — С. 137—143.

References

1. Amelin, R. V. Pravovoy rezhim gosudarstvennykh informatsionnykh sistem : monografiya [Legal regime of state information systems: monograph] / R. V. Amelin ; pod redaktsiyey S. Ye. Channova. — Moskva : GrossMedia, 2016.
2. Blyumin, A. M. Proyektirovaniye sistem informatsionnogo, konsul'tatsionnogo i innovatsionnogo obsluzhivaniya: uchebnoye posobiye [Designing systems of information, consulting and innovative services: a tutorial] / A. M. Blyumin, L. T. Pechenaya, N. A. Feoktistov. — Sankt-Peterburg : Dashkov i Ko, 2010.
3. Gracheva, YU. V. Vysokoavtomatizirovannyye transportnyye sredstva: ugrozy informatsionnoy sisteme bezopasnosti i pravovaya otvetstvennost' [Highly automated vehicles: threats to the information security system and legal responsibility] / YU. V. Gracheva [i dr.] // Gosudarstvennaya vlast' i mestnoye samoupravleniye. — 2020. — № 12. — S. 3—9.
4. Chebotarev, V. Ye. Problemy pravovogo regulirovaniya deyatel'nosti novostnykh agregatorov v seti Internet i soblyudeniya imi trebovaniy zakonodatel'stva Rossiyskoy Federatsii [Problems of legal regulation of the activities of news aggregators on the Internet and their compliance with the requirements of the legislation of the Russian Federation] / V. Ye. Chebotarev // v knige: Upravleniye informatsionnoy bezopasnost'yu v sovremennom obshchestve. Sbornik nauchnykh trudov V Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii. — 2017. — S. 137—143.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 343.148.63

© Лещов Геннадий Юрьевич
— кандидат экономических наук,
заместитель директора Юридического института по инновациям
Российского университета транспорта (МИИТ)

© Попов Валерий Леонидович
— старший преподаватель кафедры «Криминалистика
и судебная экспертиза» Юридического института
Российского университета транспорта (МИИТ)

Проблемы и перспективы экспертного сопровождения транспортной отрасли в России

Аннотация. Основная цель обеспечения транспортной безопасности в России — это устойчивое и безопасное функционирование транспортного комплекса. Основной задачей ее обеспечения является осуществление федерального государственного контроля (надзора) в сфере транспорта. С 1 июля 2021 г. вступили в силу Федеральный закон от 22 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» и постановления Правительства РФ от 25 июня 2021 г. № 991 «Об утверждении положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта» и от 29 декабря 2020 г. № 2328 «О порядке аттестации экспертов, привлекаемых к осуществлению экспертизы в целях государственного контроля (надзора), муниципального контроля», которые предусмотрели возможность привлекать к осуществлению контроля (надзора) экспертов в сфере науки, техники и хозяйственной деятельности. 30 июля 2021 г. на базе Российского университета транспорта состоялся научно-практический семинар, посвященный реализации вышеуказанных нормативных актов, в ходе которого заместителем руководителя Ространснадзора В. Б. Гулиным были рассмотрены проблемные вопросы, касающиеся экспертной деятельности в сфере транспорта. Обоснована целесообразность создания Научно-экспертного совета Ространснадзора, в который должны войти ведущие ученые транспортных вузов страны. В дальнейшем на базе ассоциации «Высшие учебные заведения транспорта» будет сформирована

саморегулируемая организация, которая позволит объединить в своем составе всех заинтересованных участников, объединив органы управления, обучения и контроля за деятельностью ее членов, в том числе экспертов в сфере транспорта.

Ключевые слова: экспертиза; заключение; эксперт; саморегулируемая организация; безопасность; транспорт.

© Gennady Yu. Leshchov
— Candidate of Economical Sciences, deputy director
of the Law institute in innovations, Russian University of Transport

© Valery L. Popov
— senior lecturer of the department “Criminalistics and forensics”
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Problems and prospects of expert support for the transport industry in Russia

Abstract. The main goal of enforcing transport security in Russia is the stable and safe transport complex operation. The main issue of its provision is the federal state control (supervision) in the field of transport. From July 1, 2021 there have come in to force such laws as the Federal Law of July 22, 2020 No. 248-FZ “On State Control (Supervision) and Municipal Control in the Russian Federation” and resolution of the government of the Russian Federation No. 991 of June 25, 2021 “On approval regulations on federal state control (supervision) in the field of railway transport” and dated December 29, 2020 No. 2328 “On the procedure for certification of experts involved in the expertise for the state control (supervision), municipal control”, which provided for the possibility of involving experts for the state control (supervision) in the field of science, technology and economic activity. On July 30, 2021, on the basis of the Russian University of Transport, there was held the scientific and practical seminar on the implementation of the above normative acts, during which the deputy head of Rostransnadzor V. B. Gulin discussed problematic issues related to expert activities in the field of transport. There was substantiated expediency of establishing the Scientific and Expert Council of Rostransnadzor, which should include leading scientists of the domestic transport universities. In the future, on the basis of the Association “Higher Educational Institutions of Transport”, there is going to be set up a self-regulatory organization, which will unite all interested parties, uniting the management, training and control bodies, including experts in the field of transport.

Keywords: expertise; conclusion; expert; self-regulatory organization; security; transport.

Современной реальностью является то, что сегодня экономическое развитие государства нельзя рассматривать вне транспортной инфраструктуры. Поэтому руководства ведущих стран мира всегда принимали меры, которые могли бы противостоять любым проявлениям, нарушающим деятельность транспорта. Для России, с учетом ее расположения и большой территориальности, занимающей почти 1/8 часть всей земной суши, этот вопрос всегда имел важное значение. Так, в начале XIX столетия в Российской империи, когда понятие транспорт ассоциировалось у большинства людей с каретой на конной тяге, были созданы специализированные полицейские органы на транспорте, которые при этом функционировали независимо от местной администрации и полиции. В современной России стабильность функционирования транспортной отрасли и ее дальнейшее развитие нельзя рассматривать без устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, что к тому же составляет основную цель обеспечения транспортной безопасности (см. ст. 2 Федерального закона от 2 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»).

Основной задачей обеспечения транспортной безопасности является осуществление федерального государственного контроля (надзора), который с 2004 г. возложен на Ространснадзор. Проводимые данной Службой мероприятия дают положительную динамику, которую можно проследить на примере функционирования безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Нарушение функционирования безопасности движения и эксплуатации транспорта подпадает под квалификацию составов преступлений, предусмотренных ст. 263—271.1 УК РФ, а поэтому является своеобразным маркером уровня транспортной безопасности в стране.

Статистика по уголовным делам в России за 2017—2020 гг. [http://stat.апи-пресс.рф/stats/ug/t/11/s/1] показывает, что количество регистрируемых уголовных дел по данной категории с каждым годом уменьшается: в 2017 г. — 103 947, в 2018 — 100 100, в 2019 г. — 84 206, в 2020 г. — 77 604, т.е. за последние четыре года наблюдается снижение на 25%. Если же рассмотреть данные цифры постатейно [http://stat.апи-пресс.рф/stats/ug/t/14/s/17], то вырисовывается следующая картина: свыше 96% вышеуказанных дел приходятся на ст. 264 «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств» УК РФ. И это не неудивительно, так как по данным агентства «Автостат» [https://www.autostat.ru/news/42973/] к 2020 г. в стране насчитывалось 52,9 млн автомобилей, из которых 2/3 в личном пользовании. Дисциплинированность водителей личного транспорта — это отдельная

проблема, требующая комплексного подхода, и научные исследования в этой области в Российском университете транспорта (РУТ МИИТ) уже имеются.

Иные цифры наблюдаются по ст. 263 УК РФ «Нарушение правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного, воздушного, морского и внутреннего водного транспорта и метрополитена» УК РФ. Их соотношение к общему количеству зарегистрированных уголовных дел по вышеуказанной категории составило лишь 0,03%. Данные значения позволяют утверждать, что метрополитен, железнодорожный, воздушный, морской и внутренний водный транспорт сегодня являются самыми безопасными видами транспорта в России, где практически нет нарушений, подпадающих под уголовную квалификацию. Но вместе с тем, например, анализ состояния безопасности движений на инфраструктуре ОАО «РЖД» за последние несколько лет показал, что при общем снижении аварийности на железной дороге помимо транспортных происшествий с тяжелыми последствиями (в 2018 г. — 7, в 2019 г. — 3, в 2020 г. — 5; в 2021 г. — 1) [https://pugzdn.tu.rostransnadzor.gov.ru] имеется определенное количество других происшествий, таких как: сходы подвижного состава при поездной и маневровой работе, сходы на перегоне и железнодорожных станциях, отцепки вагонов в пути следования подвижного состава, нарушение технических условий погрузки груза и багажа и т.д. Данные происшествия в соответствии с приказом Минтранса России от 18 декабря 2014 г. № 344 «Об утверждении Положения о классификации, порядке расследования и учета транспортных происшествий и иных событий, связанных с нарушением правил безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта», подпадают под юрисдикцию Ространснадзора, который комиссионно с субъектами железнодорожного транспорта составляет техническое заключение, где определяются причины, условия и дается оценка действиям причастных должностных лиц и персонала. Исходя из указанного, можно заключить, что современный инспектор Ространснадзора должен обладать большими знаниями и умениями, чтобы грамотно ориентироваться в широкой сфере деятельности. Но возникает вопрос, а может и должен ли современный инспектор Ространснадзора обладать столь широким объемом специальных знаний, когда можно привлекать сторонних специалистов и экспертов.

С принятием Федерального закона от 22 июля 2020 г. № 248-ФЗ «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации», а также постановления Правительства РФ от 25 июня 2021 г. № 991 «Об утверждении положения о федеральном государственном контроле (надзоре) в области железнодорожного транспорта» к участию в контрольных (надзорных) мероприятиях могут привлекаться эксперты. Казалось бы, реализация данных нормативных документов не должны вызывать проблем, но в ходе проведенного РУТ

МИИТ 30 июля 2021 г. Межведомственного научно-практического семинара «Проблемные вопросы подготовки должностных лиц, осуществляющих контрольно-надзорную деятельность на транспорте, установленных ст. 29 Федерального закона от 31 июля 2020 года № 248-ФЗ “О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации”», на котором присутствовал заместитель руководителя Ространснадзора В. Б. Гулин, обсуждались проблемные вопросы экспертного сопровождения контрольных (надзорных) функций Ространснадзора.

В ст. 33 указанного выше Закона определено, что эксперт — это не заинтересованное в результатах контрольного (надзорного) мероприятия лицо, имеющее специальные знания, а также опыт в соответствующей сфере науки, техники, хозяйственной деятельности и получивший статус эксперта в соответствии с общими требованиями, установленными Правительством РФ, в целях привлечения контрольным (надзорным) органом к осуществлению экспертизы. Данные требования несколько отличаются от требований к экспертам, определенных процессуальными нормами уголовного, гражданского, арбитражного и административного законодательства, а также ст. 2, 9 и 41 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», где указано, что эксперт — это лицо, обладающее специальными знаниями в области науки, техники, искусства и ремесла, т.е. хозяйствующая деятельность как экспертное направление никогда ранее не рассматривалась. И это лишь малые нестыковки с основным законом об экспертной деятельности в России.

Больше всего вопросов вызывает тот факт, что эксперт, привлекаемый для проведения контрольных (надзорных) мероприятий, должен иметь статус эксперта, определенный в соответствии с требованиями, установленными Правительством РФ. То есть эксперт должен иметь документы, подтверждающие его принадлежность к экспертной деятельности. В постановлении Правительства РФ от 29 декабря 2020 г. № 2328 «О порядке аттестации экспертов, привлекаемых к осуществлению экспертизы в целях государственного контроля (надзора), муниципального контроля», указано, что критериями аттестации экспертов являются не только образование, стаж работы, но и профессиональные навыки и знания правового регулирования в соответствующей сфере науки, техники и хозяйственной деятельности, а также предусмотрена сдача квалификационного экзамена в аттестационной комиссии контрольного (надзорного) органа. Иными словами, данное постановление ставит больше вопросов, нежели ответов. Например, какие документы являются достаточными для подтверждения экспертной квалификации, например связанной с хозяйственной деятельностью, а тем более когда они отсутствуют в перечне экспертных специальностей. Непонятно как могут принимать и оценивать

квалификационные экзамены по экспертной деятельности члены комиссии, не владеющие этими экспертными знаниями.

Попробуем обратиться к ранее действующему законодательству по экспертной деятельности. В ст. 13 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ определено, что государственным экспертом может быть гражданин Российской Федерации, имеющий высшее образование (в органах внутренних дел допустимо и среднее образование) и получивший дополнительное профессиональное образование по конкретной экспертной специальности в порядке, установленном нормативными правовыми актами соответствующего уполномоченного федерального государственного органа. То есть государственный эксперт помимо диплома о высшем или среднем образовании должен иметь подтверждающий документ о дополнительном профессиональном обучении. Законодатель не уточняет, по какой из дополнительных образовательных программ должен пройти обучение гражданин, претендующий на статус эксперта.

В п. 6 и 12 приказа Минобрнауки России от 1 июля 2013 г. № 499 «Об утверждении Порядка организации и осуществления образовательной деятельности по дополнительным профессиональным программам» указано, что освоение дополнительной профессиональной программы осуществляется посредством реализации либо программ повышения квалификации не менее 16 часов обучения, либо программ профессиональной переподготовки не менее 250 часов обучения. При этом только программы профессиональной переподготовки дают возможность приобретения квалификации на новый вид деятельности, а повышение квалификации дает возможность лишь повысить профессиональный уровень в рамках уже имеющейся квалификации, т.е. в нашем случае по ранее полученной экспертной специальности. Поэтому важно, какие документы по дополнительному образованию должны учитываться для подтверждения экспертной квалификации. В настоящее время суды не делают разграничений между свидетельством о повышении квалификации и дипломом о переподготовке, а поэтому, как показывает практика научно-исследовательского центра судебных экспертиз на транспорте РУТ МИИТ, в ходе проведения рецензирований по арбитражным и уголовным делам в 70% случаев в качестве квалификационного документа эксперты предоставляют только свидетельства о повышении квалификации (от 72 до 100 часов обучения), без диплома о профессиональной переподготовке по экспертной специальности по причине его отсутствия. И мало кто из судей задумывался, что за 72 или 100 часов невозможно изучить специальность на уровне экспертных знаний.

Нильс Бор датский физик, лауреат Нобелевской премии, так говорил об экспертах — это должны быть те люди, которые совершили все возможные ошибки в очень узкой специальности. Иными словами, эксперт

по своим знаниям и опыту должен быть на голову выше, нежели просто специалист или инженер, работающий в той же области. Ведь невозможно быть тренером по футболу, имея только поверхностное представление о нем. Так же и с экспертом. И это вполне понятные и доступные для осознания суждения, но при этом разработанный в 2021 г. автономной некоммерческой организацией «Содружество экспертов МГЮА имени О. Е. Кутафина» профессиональный стандарт «Специалист в области судебной экспертизы», находящийся на утверждении Минтруда России [https://profstandart.rosmintrud.ru], не только не разграничивает обучение по программам переподготовки и повышения квалификации, но и в отличие от Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ делает акцент на наличие дополнительных профессиональных знаний только по основам (основополагающим и чаще теоретическим понятиям) судебной экспертизы, нежели углубленным знаниям по конкретной экспертной специальности.

Стоит отметить и тот факт, что основанная масса проводимых в России экспертиз в настоящее время выполняется негосударственными экспертами. По некоторым данным это 64% всех проводимых экспертиз. В соответствии со ст. 41 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ на эту категорию лиц положения ст. 13 не распространяются, а поэтому не обязательны к исполнению. Подтверждается это и п. 5 постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам», в котором указано, что экспертиза может быть назначена лицу, не работающему в судебно-экспертном учреждении, в том числе сотруднику научно-исследовательского учреждения, вуза, иной организации, обладающему специальными знаниями. То есть порой достаточно просто диплома о высшем образовании в конкретной сфере деятельности, чтобы выступить в качестве эксперта.

К тому же нельзя забывать, что большинство экспертиз, относящихся к специальным видам исследований, просто отсутствует в перечне официально утвержденных экспертных специальностей [1, стр. 238]. Например, если затронуть только экспертизы транспортного блока, то к настоящему времени таких экспертных специальностей всего лишь две, это «эксперт-автотехник», которая была образована 17 ноября 1959 г., когда заведующий Центральной криминалистической лабораторией Всесоюзного института юридических наук Минюста РСФСР Б. Л. Зотов на совещании по организационно-методическим вопросам судебной экспертизы Минюста РСФСР определил цели, объекты и задачи автотехнической экспертизы. К настоящему времени данный вид экспертной специальности закреплен как в едином квалификационном справочнике должностей руководителей, специалистов и других служащих (ЕКС), 2019, утвержденном постановлением Минтруда России от 21 августа 1998 г. № 37, так и в ведомственных приказах МВД и

Минюста России, определяющих перечень и обучение по экспертным специальностям. Вторая экспертная специальность — «эксперт-техник» была создана по инициативе Банка России и по согласованию с Минтрансом и Минюстом России в целях исполнения Федерального закона от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств», обеспечивающего защиту прав потерпевших по возмещению стоимости повреждений транспортного средства. Несомненно, в рамках транспортного комплекса могут проводиться и иные смежные экспертизы, например оценочная, пажаро-техническая, трасологическая, медико-криминалистическая и т.д., которые решают сопутствующие вопросы, связанные с транспортом.

Исходя из указанного, можно сделать выводы, что в настоящее время нет экспертных специальностей по исследованию происшествий на железнодорожном транспорте и метрополитене, речном и морском транспорте, а также воздушном транспорте. Сложившаяся практика со времен Советского Союза расследовать происшествия в данной сфере путем создания межведомственных комиссий привела к тому, что до сих пор не создана правовая и методическая база данных видов экспертиз.

Т. В. Аверьянова указывала, что для формирования новых видов экспертиз должны сложиться определенные внутренние и внешние условия, такие как:

— появление новых средств и методов решения задач практики;

— невозможность решения актуальных для практики задач средствами и методами уже существующих видов экспертиз;

— влияние на процесс формирования и развития экспертиз потребностей практики;

— изменение традиционных представлений о существующих видах и родах экспертиз [2, стр. 154—155].

Данные условия давно сложились в России, и в подтверждение этому можно считать частые обращения в РУТ МИИТ следственных органов и юридических лиц о необходимости проведения новых видов экспертиз на транспорте. Указывают на это и негосударственные экспертные организации, которые предлагают свои услуги по исследованию железнодорожного, воздушного и иных видов транспорта, т.е. «де-юре» по несуществующим экспертным специальностям. Например: Центр независимых судебных экспертиз «ТЕХЭКО» [https://www.permexpertiza.ru/services/ekspertizy/po-delam-o-krusheniyakh-i-avariyakh-na-zheleznodorozhnom-transporte], Центр экспертизы и обучения [https://avtoexpert.pro/expertise/zheleznodorozhnaya-ekspertiza-v-moskve], Экспертно-правовой центр «ТОР-Expert» [https://anotopexpert.ru/sudebnaya-aviatsionno-tehnicheskaya-ekspertiza] и т.д. Иными словами спрос рождает предложение, тем более когда в правовом поле функционирования негосударственных экспертных

учреждений образовался некий вакуум. Восемь лет назад была предпринята попытка навести порядок в данной области путем принятия нового закона о судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации, в котором планировалась обязательная сертификация всех экспертов, т.е. подтверждение их экспертной квалификации специальными экспертными комиссиями, а также валидация судебно-экспертных методик, что крайне важно по новым видам экспертиз на транспорте. В силу межведомственных разногласий в данный проект закона постоянно вносились изменения, что в конечном итоге привело к его нежизнеспособности, несмотря на то что 4 июля 2018 г. он прошел второе чтение в Государственной Думе.

Выходит, что необходимо искать другие пути и решения, которые смогут способствовать развитию экспертиз транспортного блока в рамках действующего правового поля.

Как видится, в качестве такого решения может выступить саморегулируемая организация (далее — СРО). Несмотря на то что институт саморегулирования в России сформирован 14 лет назад, в настоящее время он уже охватил широкую область отраслей производства и услуг, особенно там, где ранее требовалось государственное лицензирование. Модель саморегулирования по своей сути составила передачу государством функций по установлению норм и правил поведения в определенной сфере профессиональной деятельности особому субъекту — саморегулируемой организации. Механизм ее самоорганизации сам диктует и определяет условия обеспечения качества выполняемых работ и повышения профессионального уровня ее членов. И это уже не просто слова, так как деятельность подобных организаций, можно проследить на примере СРО по оценочной деятельности, наиболее близкой к экспертной. Современный оценщик на основании ст. 15 Федерального закона от 29 июля 1998 г. № 135-ФЗ «Об оценочной деятельности в Российской Федерации» должен быть обязательным членом СРО, соблюдать помимо федерального законодательства требования стандартов и правил оценочной деятельности, утвержденных СРО, членом которой он является, предоставлять в СРО информацию о лицах, с которыми заключен договор, и информацию о подписанных им в указанный период отчетах с указанием даты, порядкового номера, объекта оценки и вида определенной стоимости и т.д. Об эффективности СРО оценщиков можно судить по информационно-аналитическим материалам банка России. Так, например, за период с 2017 г. по первое полугодие 2019 г. в СРО по России было направлено 377 жалоб в отношении 280 оценщиков. Из них на 55 оценщиков подана 151 жалоба (40% от общего количества жалоб) [https://cbr.ru/collection/collection/file/24240/review_sro_2019_1.pdf]. В масштабах России это вполне нормальные показатели, которые позволяют признать деятельность СРО эффективной организацией.

Создание СРО в сфере обеспечения безопасности на транспорте — это всего лишь дело времени, и значимость транспортных вузов в этой области главенствующая, так как в обязанности СРО входит не только контроль наличия профильного образования, но и регулярное повышение квалификации ее членов. А для этого требуется разрабатывать, актуализировать и совершенствовать учебные программы и разрабатывать экспертные методики транспортных исследований.

Поэтому вполне логично, что такая организация должна быть создана на базе ассоциации «Высшие учебные заведения транспорта» и РУТ МИИТ, так как именно тут сконцентрированы передовая научная база и квалифицированные педагогические кадры по разнообразным областям знаний. В настоящее время это единственная возможность объединить в своем составе всех заинтересованных участников, сформировав органы управления, обучения и контроля за деятельностью ее членов, к которым относятся и эксперты в сфере транспорта.

Наряду с этим имеется правовая коллизия, связанная с членством в данном СРО, вызванная тем, что в качестве экспертов должны выступать как физические лица, так и экспертные организации.

В соответствии со ст. 3 Федерального закона от 1 декабря 2007 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях» допускается лишь одна из двух форм участников: либо членство субъектов предпринимательской деятельности (индивидуальные предприниматели и юридические лица), либо членство субъектов профессиональной деятельности (физические лица, осуществляющие профессиональную деятельность). Объединение их в одну саморегулируемую организацию допустимо только с принятием отдельного федерального закона. То есть чтобы объединить всех заинтересованных лиц в СРО, необходимо внесение изменений в федеральное законодательство: либо в гл. 12 Федерального закона от 29 декабря 2012 г. № 273-ФЗ «Об образовании в Российской Федерации» поместить специальную статью о СРО в области образовательной деятельности (по аналогии с Федеральным законом от 30 декабря 2008 г. № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности», где есть специальная ст. 17 «Саморегулируемая организация аудиторов»), либо внести изменения в Федеральный закон «О саморегулируемых организациях» в части членства, дополнив перечень субъектов профессиональной деятельности в форме некоммерческих организаций, поскольку профессиональную деятельность могут осуществлять юридические лица, не осуществляющие предпринимательскую деятельность, как в случае с экспертными организациями.

Литература

1. Попов, В. Л. Транспортные экспертизы: проблемы теории и практики / В. Л. Попов // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 4(36).

2. Аверьянова, Т. В. Судебная экспертиза: курс общей теории / Т. В. Аверьянова. — Москва, 2006.

References

1. Popov, V. L. Transportnyye ekspertizy: problemy teorii i praktiki [Transport expertise: problems of theory and practice] / V. L. Popov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 4(36).
2. Aver'yanova, T. V. Sudebnaya ekspertiza: kurs obshchey teorii [Forensic examination: a course of general theory] / T. V. Aver'yanova. — Moskva, 2006.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 342.951:351.82

© Семенов Сергей Александрович
— начальник федерального бюджетного учреждения
«Служба морской безопасности»

Ведомственная охрана и транспортная безопасность: соотношение понятий

Аннотация. В 2017 г. автором был проведен анализ различий между охраной и транспортной безопасностью, рассмотрены вопросы правоприменения и взаимоувязки нормативных правовых актов. Учитывая произошедшие за это время изменения законодательства о транспортной безопасности, приобретенный опыт, вновь выявленные коллизии, появилась необходимость вернуться к этой теме и скорректировать выводы. В данной статье проводится сравнение отдельных элементов правового статуса подразделений ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности. На основании анализа делается вывод об одинаковости правовых статусов подразделений ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности в части, касающейся защиты объектов транспортной инфраструктуры от противоправных посягательств и от актов незаконного вмешательства.

Ключевые слова: транспортная безопасность; ведомственная охрана; подразделения транспортной безопасности.

© Sergey Al. Semenov
— head of the Federal Agency for Maritime and River Transport

Departmental security and transport security: relationship of concepts

Abstract. In 2017 the author analyzed the differences between security and transport security, considered the issues of law enforcement and interconnection of regulatory legal acts. Taking into account the changes in the transport security legislation during this time, the obtained experience, the newly identified collisions, there has become necessary to return to this topic and correct the conclusions. The current paper has compared individual

elements of the legal status of departmental security units and transport security units. Based on the analysis, there has been concluded that the legal status of departmental security units and transport security units is the same in terms of protecting transport infrastructure facilities from unlawful encroachments and from unlawful interference acts.

Keywords: transport security; departmental security; transport security units.

Введение

Обосновывая необходимость гармонизации законодательства об охране с законодательством о транспортной безопасности, автором сделан следующий пессимистичный прогноз: задействованные подразделения транспортной безопасности и охрана, по сути, дублируют друг друга. Здравый смысл подсказывает, что все верно. Но формально это разные подразделения, решают они разные задачи, а потому должны осуществлять защиту одновременно. Именно такое заключение было сделано некоторыми юристами. Может сложиться ситуация, когда на одном и том же посту будут находиться два сотрудника: один — от подразделения транспортной безопасности, другой — от охраны, а надзорные (контрольные) органы сегодня будут проверять соблюдение законодательства о транспортной безопасности, а завтра — об охране. Любая недоработка в правовых документах, коллизии, неопределенность в правоприменении создают риск не только произвольного применения права субъектом, но и произвольного толкования законов надзирающими и контролирующими органами. Вместо защиты получает неизвестное минное поле, где каждый шаг чреват угрозой наказания [1, стр. 60].

Ознакомление с судебными актами показывает, что, к сожалению, прогноз был верен.

Обычной практикой стали судебные иски, в которых прокурор или Управление ведомственной охраны Минтранса России (далее — УВО Минтранса России) настаивают на необходимости обеспечения силами УВО Минтранса России охраны объектов транспортной инфраструктуры, включенных в Перечень охраняемых объектов подразделениями федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации» (утвержден приказом Минтранса России от 3 августа 2016 г. № 222), защита от актов незаконного вмешательства которых на момент подачи иска уже обеспечивается подразделениями транспортной безопасности. Практика вынесения судами решений в пользу УВО Минтранса России также обширна.

По мнению субъектов транспортной инфраструктуры, основной целью исков со стороны УВО Минтранса России является принуждение их к заключению договора на защиту объекта транспортной инфраструктуры

от актов незаконного вмешательства. При положительном для УВО Минтранса России решении суда ответчик, как правило, вынужден заключить договор с единственным поставщиком услуги — УВО Минтранса России — не только на охрану, но и на защиту от актов незаконного вмешательства. Субъекты транспортной инфраструктуры считают, что УВО Минтранса России в таких случаях злоупотребляет правом, так как истинной целью является не повышение качества услуги, а доминирование на рынке и ограничение конкуренции.

Позиция УВО Минтранса России

В рассмотренных судебных решениях встречаются следующие утверждения: «Несмотря на формальную схожесть услуг по обеспечению охраны объекта от противоправных посягательств и защиты от актов незаконного вмешательства, нельзя их отождествлять и приводить к единому виду услуг, в связи с тем, что охрана объекта представляется более широким понятием, особенно осуществляемая ведомственной охраной <...> только наличие на объекте ведомственной охраны способно обеспечить одновременно их защиту от противоправных посягательств в отношении материальных ценностей, хранящихся на объектах, предупредить и пресечь административные правонарушения в области противопожарной безопасности, с учетом наличия полномочий по проверке соблюдения требований пожарной безопасности на охраняемых объектах (приказ Минтранса России от 24 ноября 2008 г. № 192) и от актов незаконного вмешательства» [решение Октябрьского районного суда г. Новороссийска Краснодарского края от 30 января 2020 г. по делу № 2-53620]. Данные утверждения фактически формируют фундамент исковой позиции УВО Минтранса России, и в решениях судов они часто выступают в качестве аксиомы. За прошедшее время внесены существенные изменения в законодательство о транспортной безопасности, и поэтому в настоящее время такие утверждения выглядят неубедительно.

В ряде решений судов приводится сравнение основных задач ведомственной охраны (ст. 2 Федерального закона от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране») и обеспечения транспортной безопасности (ч. 2 ст. 2 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности»). Результатом анализа становится вывод о принципиальных отличиях, который часто формулируется в следующем виде: «Несмотря на формальную схожесть услуг по обеспечению охраны объекта от противоправных посягательств и защиты от актов незаконного вмешательства, нельзя их отождествлять и приводить к единому виду услуг, в связи с тем, что охрана объекта представляется более широким понятием, особенно осуществляемая ведомственной охраной». Если посмотрим содержание сравниваемых статей, то, конечно же, согласимся с таким выводом.

Однако в таком сравнении кроется хитрость, на которую не обращают внимание ни прокурор, ни суд — сравниваются несравнимые вещи:

основы правового статуса организации (ведомственной охраны) и основные задачи транспортной безопасности как юридического института.

Поэтому, чтобы разобраться в вопросе, сравним несколько ключевых элементов правового статуса ведомственной охраны с правовым статусом подразделений транспортной безопасности.

С точки зрения Федерального закона «О ведомственной охране» ведомственная охрана — это форма организации ведомственных органов управления, сил и средств, предназначенных для защиты охраняемых объектов от противоправных посягательств, а не вид деятельности. Основное предназначение ведомственной охраны — это *защита* охраняемых объектов, а не их охрана.

Положение о ведомственной охране Министерства транспорта Российской Федерации (утверждено постановлением Правительства РФ от 11 октября 2001 г. № 743) подтверждает указанный вывод. При этом Положение выделяет четыре вида охраны (физическая охрана объектов, охрана объектов с использованием технических средств охраны, охрана имущества при его транспортировке, комбинированная охрана), которые являются только способами защиты (п. 7).

Использование термина «охрана» интуитивно понятно, но юридически некорректно и неверно. Согласно Федеральному закону «О ведомственной охране» ведомственная охрана не осуществляет охрану объекта от противоправных посягательств и, соответственно, не может оказывать услуги по охране объекта. Согласно законодательству охрана является целью частной охранной деятельности, и охранные услуги оказывают только частные охранные организации (Закон РФ от 11 марта 1992 г. № 2487-1 «О частной детективной и охранной деятельности в Российской Федерации»), а не ведомственная охрана.

Возможно, под термином «охрана» УВО Минтранса России имело в виду один из способов защиты объектов или их совокупность. Но зачем? Как можно сравнивать способы оказания услуги (по защите объектов) с услугой по защите от актов незаконного вмешательства?

Перейдем к предметному сравнению правовых статусов ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности.

Согласно ст. 2 Федерального закона «О ведомственной охране» к основным задачам ведомственной охраны относятся защита охраняемых объектов от противоправных посягательств; обеспечение на охраняемых объектах пропускного и внутриобъектового режимов; предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений на охраняемых объектах.

Часть 2 ст. 2 Федерального закона «О ведомственной охране» определяет, что иные задачи на ведомственную охрану могут быть возложены в соответствии с федеральными законами. Часть 7.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» подразделения

ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, осуществляющие защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, относит к подразделениям транспортной безопасности.

На основании вышеприведенных положений законов и делается вывод о том, что «охрана объекта представляется более широким понятием, особенно осуществляемая ведомственной охраной». То есть ведомственная охрана обладает правовым статусом подразделения транспортной безопасности и в дополнение к этому решает задачи, указанные в п. 2 Федерального закона «О ведомственной охране». Вроде все логично? Если не знать требования законодательства о транспортной безопасности, то да.

Защита от противоправных посягательств и защита от актов незаконного вмешательства

Российское законодательство не содержит определения деяния «противоправное посягательство». Попробуем сформулировать такое определение. Согласно Словарю русского языка [3] посягательство — это попытка причинить вред, ущерб кому-чему-нибудь. Единственным признаком деяния «противоправное посягательство» является его противоправность. Таким образом, «противоправное посягательство» — это попытка противоправного причинения вреда, ущерба.

Согласно Федеральному закону «О транспортной безопасности» акт незаконного вмешательства — противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий. Как видим, для акта незаконного вмешательства также обязательна противоправность и причинение вреда, ущерба. Но в отличие от «противоправного посягательства», которое, конечно же, является действием [3], акт незаконного вмешательства может быть и бездействием.

Думаем, без дополнительных объяснений ясно, что любое «противоправное посягательство» в отношении объекта транспортной инфраструктуры потенциально угрожает безопасной деятельности транспортного комплекса. Угрожает или нет конкретное посягательство или действие (бездействие) безопасной деятельности транспортного комплекса, не является для ведомственной охраны или подразделения транспортной безопасности обстоятельством, влияющим на обязанности их работников и, как следствие, на их действия. Они должны реагировать на любое посягательство или действие (бездействие). Угрожало ли конкретное посягательство или действие (бездействие) безопасной деятельности транспортного комплекса, в большинстве случаев может определить только субъект транспортной инфраструктуры.

Поэтому при осуществлении ведомственной охраной защиты объектов транспортной инфраструктуры угроза безопасной деятельности транспортного комплекса является потенциальным признаком противоправного посягательства по умолчанию. Как часто пишут в решениях судов, «иное толкование рассматриваемых норм права противоречило бы целям создания ведомственной охраны». Вряд ли субъект транспортной инфраструктуры для удобства ведомственной охраны на конкретных объектах транспортной инфраструктуры стал бы размещать специальную маркировку, которая показывала бы, что при противоправном посягательстве на данный объект возникает угроза безопасной деятельности транспортного комплекса, а на этот — нет, или отражал бы эти сведения во внутриобъектовых инструкциях.

При буквальном толковании понятия «акт незаконного вмешательства» можно сделать вывод, что утверждение «...только наличие на объекте ведомственной охраны способно обеспечить одновременно их защиту от противоправных посягательств в отношении материальных ценностей, хранящихся на объектах», не обосновано, так как защита от актов незаконного вмешательства включает в себя предотвращение материального ущерба. Предотвратить материальный ущерб без защиты материальных ценностей невозможно. Так что в части, касающейся защиты материальных ценностей, полномочия ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности одинаковы.

В дискуссиях можно услышать мнение, что компетенция подразделений транспортной безопасности ограничена Перечнем потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (утвержден приказом Минтранса, ФСБ и МВД России от 5 марта 2010 г. № 52/112/134). Это неверно, так как согласно ч. 7.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» основным предназначением подразделений транспортной безопасности является защита объектов транспортной инфраструктуры от любого акта незаконного вмешательства, а не от потенциальных угроз совершения акта незаконного вмешательства.

Перечень потенциальных угроз совершения акта незаконного вмешательства используется при проведении оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств [приказ Минтранса России от 12 апреля 2010 г. № 87 «О порядке проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»], разработке планов обеспечения транспортной безопасности [приказ Минтранса России от 11 февраля 2010 г. № 34 «Об утверждении Порядка разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств»], межведомственном взаимодействии [постановление Правительства РФ от 15 августа 2018 г. № 943 «Об утверждении Правил взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов

государственной власти субъектов Российской Федерации, органов местного самоуправления, субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков при проверке информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве»], установлении уровней безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств [постановление Правительства РФ от 29 декабря 2020 г. № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»], является основанием для субъектов транспортной инфраструктуры для применения дополнительных мер, предусмотренных планом обеспечения транспортной безопасности [постановление Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1638 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта»].

Подводя промежуточные итоги, можно сказать, что подразделения транспортной безопасности, как и ведомственная охрана, защищают объекты транспортной инфраструктуры от противоправных действий, которые могут нанести ему вред, ущерб и угрожают безопасной деятельности транспорта. Кроме того, к компетенции подразделений транспортной безопасности относится защита объектов транспортной инфраструктуры от такого же по последствиям бездействия. Перефразируя ранее использованную фразу, можно сказать, что иное толкование рассматриваемых норм права противоречило бы целям создания подразделений транспортной безопасности.

Обеспечение пропускного и внутриобъектового режимов

Можно встретить мнение, что обеспечение на охраняемых объектах пропускного и внутриобъектового режимов — это задача, которую может решить только ведомственная охрана, так она поставлена ей Федеральным законом «О ведомственной охране», а Федеральный закон «О транспортной безопасности» такую задачу подразделению транспортной безопасности не ставит. Действительно, он только определяет понятие «подразделение транспортной безопасности». Задачи подразделений транспортной безопасности раскрываются подзаконными актами.

Так, подп. 29 п. 5 постановления Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1638 обязывает субъектов транспортной инфраструктуры организовать пропускной и внутриобъектовый режимы на объектах транспортной инфраструктуры в соответствии с утвержденным планом обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры, в том числе установить единые виды постоянных и разовых пропусков в соответствии с Правилами допуска на объект

транспортной инфраструктуры, приведенными в приложении к постановлению Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1638. Правила определяют организацию пропускного и внутриобъектового режимов в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры.

В соответствии с подп. 3 п. 5 постановления Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1638 защита объектов транспортной инфраструктуры в соответствии с планом обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры осуществляется подразделением транспортной безопасности. Подразделения транспортной безопасности включают специально оснащенные мобильные группы быстрого реагирования, круглосуточно выполняющие задачи по реагированию на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов.

Таким образом, законодательство о транспортной безопасности однозначно и недвусмысленно обеспечение внутриобъектового и пропускного режимов относит к компетенции подразделений транспортной безопасности.

Пожарная безопасность

Несмотря на то что пожарная безопасность в качестве задачи для ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности указанными выше Законами не выделяется, позволим несколько замечаний по поводу встречающейся в решениях судов фразы «...предупредить и пресечь административные правонарушения в области противопожарной безопасности, с учетом наличия полномочий по проверке соблюдения требований пожарной безопасности на охраняемых объектах» (приказ Минтранса России от 24 ноября 2008 г. № 192), которая, по-видимому, с точки зрения УВО Минтранса России должна укрепить его исковую позицию.

Вызывает вопрос, почему в качестве аргумента приводится ссылка на приказ Минтранса России, а не акты, обладающие более высокой юридической силой? Ответ прост. Положение о ведомственной охране Министерства транспорта Российской Федерации, в соответствии с п. 7 которого издан приказ Минтранса России от 24 ноября 2008 г. № 192, не затрагивает вопросов пожарной безопасности в общем, и «ведомственного пожарного контроля» в частности [ведомственный пожарный контроль — это деятельности ведомственной охраны по проверке соблюдения требований пожарной безопасности (п. 142 Порядка организации охраны объектов ведомственной охраной Министерства транспорта Российской Федерации, утвержденного приказом Минтранса России от 24 ноября 2008 г. № 192].

Федеральный закон от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности» также не вводит понятие «ведомственный пожарный контроль», ведомственную охрану полномочиями по обеспечению пожарной безопасности не наделяет (обращаем внимание на то, что

«ведомственная пожарная охрана» и «ведомственная охрана» — это не одно и то же).

Приказ Минтранса России от 24 ноября 2008 г. № 192 регламентирует вопросы внутренней организации УВО Минтранса России и создает для заказчиков услуги по защите объектов механизм контроля качества предоставляемой услуги. Включать или не включать в договор с УВО Минтранса России на защиту объекта вопросы обеспечения пожарной безопасности — это выбор заказчика услуги, а не его обязанность. Ниже кратко объясним, почему.

В соответствии с Федеральным законом «О ведомственной охране» работники ведомственной охраны имеют право при выявлении нарушений, создающих на охраняемых объектах угрозу возникновения пожаров, принимать меры по пресечению указанных нарушений и ликвидации указанных условий. Работники ведомственной охраны имеют право участвовать в установленном порядке в осуществлении контроля за соблюдением противопожарного режима, тушении пожаров.

Стоит обратить внимание на то, что Федеральный закон «О ведомственной охране» устанавливает права и обязанности только работников ведомственной охраны, т.е. работников, непосредственно находящихся на постах, а не УВО Минтранса России как организации. Из вышеприведенных прав и обязанностей не вытекают права УВО Минтранса России в области пожарной безопасности. Наоборот, Федеральный закон «О ведомственной охране» дает четко понять, что работники ведомственной охраны при исполнении своих обязанностей по пожарной безопасности на охраняемом объекте руководствуются локальными актами заказчика. Так, ст. 1 указанного Закона рассматривает выполнение лицами, находящимися на охраняемых объектах, требований пожарной безопасности как часть внутриобъектового режима.

А внутриобъектовый режим на объектах транспортной инфраструктуры устанавливается субъектами транспортной инфраструктуры. Согласно подп. 9 п. 5 Требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры морского и речного транспорта (утверждены постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1638), субъект транспортной инфраструктуры обязан утвердить положение (инструкцию) о внутриобъектовом режиме на объектах транспортной инфраструктуры. Согласно подп. 29 п. 5 субъект транспортной инфраструктуры обязан организовать внутриобъектовый режим на объекте транспортной инфраструктуры. Правила допуска на объект транспортной инфраструктуры (утверждены тем же постановлением) определяют организацию внутриобъектового режима в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры. Подпункт 3 п. 5 постановления Правительства РФ от 8

октября 2020 г. № 1638 реагирование на нарушения внутриобъектового режима относит к задачам группы быстрого реагирования подразделений транспортной безопасности.

Надо отметить, что в этой части постановление Правительства РФ от 11 октября 2001 г. № 743 не противоречит постановлению Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1638, и его п. 12 говорит о том, что инструкции о внутриобъектовом режиме утверждаются руководителями охраняемых объектов.

По состоянию на момент написания статьи раздел «Пожарная безопасность» официального сайта УВО Минтранса России заполнен не был [URL: http://uvomintrans.ru/pozharnaya-bezopasnost/]. В разделе «Лицензии» размещены две лицензии:

— от 9 июля 2012 г. № 8-А/0005 «Деятельность по тушению пожаров в населенных пунктах, на производственных объектах и объектах инфраструктуры, по тушению лесных пожаров» в пос. Светлый Архангельской области и тоннеле № 6 автодороги Джубга-Сочи в г. Сочи Краснодарского края;

— от 9 июля 2012 г. № 8-Б/00849 «Деятельность по монтажу, техническому обслуживанию и ремонту средств пожарной безопасности зданий и сооружений».

Как видим, никакой особой подтвержденной компетенцией в области ведомственного пожарного контроля УВО Минтранса России не обладает. Реагирование на нарушения требований пожарной безопасности как части внутриобъетововго режима — это задача любого подразделения транспортной безопасности, а не только УВО Минтранса России.

Необходимо отметить, что согласно приказу Минтранса России от 24 ноября 2008 г. № 192 деятельность ведомственной охраны по проверке соблюдения требований пожарной безопасности осуществляется УВО Минтранса России только на объектах, предусмотренных Перечнем охраняемых объектов подразделениями федерального государственного унитарного предприятия «Управление ведомственной охраны Министерства транспорта Российской Федерации». Именно из-за этого фраза о пожарной безопасности и вставлена в рассматриваемое утверждение. Таким образом, УВО Минтранса России пытается обосновать позицию, что на этих объектах только УВО Минтранса России может заниматься проверкой соблюдения требований пожарной безопасности.

Однако вышеприведенным кратким анализом такая позиция не подтверждается. Кроме того, автор не согласен с позицией об обязательности охраны объектов транспортной инфраструктуры, включенных в Перечень, силами УВО Минтранса России. Автор считает, что Перечень является индивидуальным разрешительным правовым актом для УВО Минтранса России, конкретизирующим правовой статус УВО Минтранса России, и не создающим правовых последствий для владельцев объектов транспортной инфраструктуры.

Предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений

Федеральный закон «О ведомственной охране» в качестве основной задачи ведомственной охраны рассматривает предупреждение и пресечение преступлений и административных правонарушений на охраняемых объектах. Федеральный закон «О транспортной безопасности» перед подразделением транспортной безопасности ставит задачу обеспечения защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Несмотря на то что формулировки задач разные, их толкование практически идентично. Учитывая, что затронутые темы сами по себе являются предметами многих исследований, рассмотрим лишь отдельные положения теории.

Так, Словарь русского языка существительное «защита» раскрывает через глагол «защитить», который означает «охраняя, оградить от посягательств, от враждебных действий, от опасности» и «предохранить, обезопасить от чего-нибудь». А слово «пресечь» толкует как «прекратить, остановить силой, резким вмешательством» [3].

Статья 14 УК РФ признает преступлением виновно совершенное общественно опасное деяние, запрещенное УК РФ под угрозой наказания. При этом В. П. Ревин обращает внимание на то, что преступлению всегда присущ признак противоправности [4, стр. 100]. Согласно ст. 2.1. КоАП РФ административным правонарушением признается противоправное, виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, за которое КоАП РФ или законами субъектов РФ об административных правонарушениях установлена административная ответственность.

В. Л. Кулатов в курсе лекций по теории государства и права утверждает, что всякое деяние человека квалифицируется как правонарушение при условии его общественной опасности. Противоправность является юридическим выражением общественной опасности деяния, его вредности для общества [5, стр. 583]. Он определяет правонарушение как виновное, противоправное действие (бездействие) лица, причиняющее вред обществу, государству или отдельным лицам [5, стр. 584].

Определения и выводы, изложенные в двух предыдущих абзацах, объединяет ст. 2 Федерального закона от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ «Об основах системы профилактики правонарушений в Российской Федерации», которая правонарушение раскрывает как преступление или административное правонарушение, представляющие собой противоправное деяние (действие, бездействие), влекущее уголовную или административную ответственность.

Таким образом, в части пресечения преступлений и административных правонарушений задачи ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности одинаковы.

УК РФ (ст. 2) и КоАП РФ (ст. 1.2.) предупреждение преступлений и административных правонарушений соответственно относят к своим задачам. Федеральный закон от 23 июня 2016 г. № 182-ФЗ к субъектам профилактики правонарушений УВО Минтранса России не относит. С учетом изложенного компетенция УВО Минтранса России в части предупреждение преступлений и административных правонарушений не отличается от компетенции иных лиц, участвующих в профилактике правонарушений, включая подразделения транспортной безопасности, и в соответствии правами, предоставленными ст. 13 указанного Закона, реализуется в следующих формах: правовое просвещение и правовое информирование; социальная адаптация; ресоциализация; социальная реабилитация; помощь лицам, пострадавшим от правонарушений или подверженным риску стать таковыми.

Выводы

Подразделения транспортной безопасности, как и ведомственная охрана, защищают объекты транспортной инфраструктуры от противоправных действий, которые могут нанести ему вред, ущерб и угрожают безопасной деятельности транспорта, включая защиту материальных ценностей. Кроме того, к компетенции подразделений транспортной безопасности относится защита объектов транспортной инфраструктуры от такого же по последствиям бездействия.

Обеспечение внутриобъектового и пропускного режимов относится к компетенции подразделений транспортной безопасности, а не только ведомственной охраны. Особой подтвержденной компетенцией в области ведомственного пожарного контроля УВО Минтранса России не обладает. Реагирование на нарушения требований пожарной безопасности как части внутриобъектововго режима — это задача как ведомственной охраны, так и подразделений транспортной безопасности.

Компетенция ведомственной охраны в части предупреждения и пресечения преступлений и административных правонарушений не отличается от компетенции подразделений транспортной безопасности.

Правовые статусы подразделений ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности в части, касающейся защиты объектов транспортной инфраструктуры от противоправных посягательств и от актов незаконного вмешательства, одинаковы.

Защиту объектов транспортной инфраструктуры от противоправных посягательств и защиту объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства не только можно, но и правильно отождествлять и приводить к единому виду услуг.

Заключение

Сравнение правовых статусов УВО Минтранса России и подразделений транспортной безопасности — это тема объемного исследования. Формат статьи не позволяет рассмотреть все вопросы, поэтому пришлось

ограничиться кратким сравнением отдельных ключевых, на взгляд автора, элементов правовых статусов.

За рамками исследования в частности осталось сравнение прав и обязанностей работников ведомственной охраны и подразделений транспортной безопасности, различия в их профессиональной подготовке и итоговой аттестации, используемые аппаратура и устройства.

Несмотря на это изученность темы и практический опыт дают все основания считать, что если полное исследование сравнения правовых статусов УВО Минтранса России и подразделений транспортной безопасности в будущем будет проведено, оно только подтвердит вышеприведенные выводы.

Литература

1. Семенов, С. А. Охрана и транспортная безопасность: проблемные вопросы правоприменения / С. А. Семенов // Транспорт Российской Федерации. — 2017. — № 4 (71).
2. Семенов, С. А. Охранять и/или обеспечивать транспортную безопасность / С. А. Семенов // Транспортная безопасность и технологии. — 2017. — № 2 (49).
3. Словарь русского языка : Ок. 53000 слов / С. И. Ожегов ; под общей редакцией Л. И. Скворцова. — 24-е изд., испр. — Москва, 2010.
4. Уголовное право России. Общая часть : учебник / под редакцией В. П. Ревина. — Москва : Юстицинформ, 2016.
5. Теория государства и права : курс лекций / под редакцией Н. И. Матузова и А. В. Малько. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Юристъ, 2001.

References

1. Semenov, S. A. Okhrana i transportnaya bezopasnost': problemnyye voprosy pravoprimeneniya [Security and transport security: problematic issues of law enforcement] / S. A. Semenov // Transport Rossiyskoy Federatsii. — 2017. — № 4 (71).
2. Semenov, S. A. Okhranyat' i/ili obespechivat' transportnuyu bezopasnost' [Protect and/or ensure transport security] / S. A. Semenov // Transportnaya bezopasnost' i tekhnologii. — 2017. — № 2 (49).
3. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language]: Ok. 53000 slov / S. I. Ozhegov ; pod obshchey redaktsiyey L. I. Skvortsova. — 24-ye izd., ispr. — Moskva, 2010.
4. Ugolovnoye pravo Rossii. Obshchaya chast' : uchebnik [Criminal law of Russia. General part: textbook] / pod redaktsiyey V. P. Revina. — Moskva : Yustitsinform, 2016.
5. Teoriya gosudarstva i prava : kurs lektsiy [Theory of state and law: a course of lectures] / pod redaktsiyey N. I. Matuzova i A. V. Mal'ko. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Yurist", 2001.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 351.811

© Скрынник Анатолий Михайлович
— кандидат экономических наук, доцент,
доцент кафедры процессуального права Южно-Российского
института управления — филиала РАНХиГС,
член Ассоциации международного морского права
lawer-sam@mail.ru

Аттестация сил обеспечения транспортной безопасности: проблемы правоприменения и пути их решения

Аннотация. В статье проведен анализ действующей системы аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на морском транспорте, выявлены пробелы и несоответствия, связанные с обжалованием результатов и предложены пути ее совершенствования путем включения в Правила аттестации сил обеспечения транспортной безопасности Порядка обжалования решения аттестующего органа (результатов аттестации сил обеспечения транспортной безопасности), а также действий (бездействий) должностных лиц аттестующего органа.

Ключевые слова: транспортная безопасность; аттестация; силы обеспечения транспортной безопасности; тестовые вопросы; тестовые задания; практические задачи; обжалование.

© Anatoliy M. Skrynnik
— Candidate of Economic Sciences, docent,
associate professor of the department of procedural law
of the South Russian Institute of Management,
a branch of the RANEPA, member of the International
Maritime Law Association

Certification of transport security forces: law enforcement problems and ways to solve them

Abstract. The current paper has analyzed the present system of certification of transport security forces in maritime transport, identified gaps and inconsistencies associated with appealing the results and suggested the ways

to improve it by including the Procedure for appealing the decision of the certification body (results of certification of transport security forces), as well as actions (inaction) of officials of the certification body.

Keywords: transport security; certification; transport security forces; test questions; test tasks; practical tasks; appeal.

Пунктом 2 ст. 12.1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» определяется, что силы обеспечения транспортной безопасности подлежат обязательной аттестации, проводимой органами аттестации в порядке, установленном Правительством РФ, по представлению федерального органа исполнительной власти, осуществляющего функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта, согласованному с федеральным органом исполнительной власти в области обеспечения безопасности Российской Федерации и федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке и реализации государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере внутренних дел. Для целей аттестации сил обеспечения транспортной безопасности компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности имеют право привлекать аттестующие организации в порядке, установленном Правительством РФ.

Постановлением Правительства РФ от 23 июля 2004 г. № 371 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве морского и речного транспорта» компетентным органом в области обеспечения транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте определен Росморречфлот.

Пунктом 3 ст. 12.1 указанного выше Закона определяется, что в целях принятия решения об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности органы аттестации, аттестующие организации осуществляют проверку соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности требованиям законодательства РФ о транспортной безопасности.

Федеральное бюджетное учреждение «Служба морской безопасности» является федеральным бюджетным учреждением, специализирующимся в области обеспечения безопасности объектов морского и речного транспорта, находящихся в ведении Росморречфлота. В соответствии с приказом Росморречфлота от 17 июня 2016 г. № 76 Служба морской безопасности наделена полномочиями органа аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте.

В настоящее время аттестация сил обеспечения транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте регламентируется приказом Минтранса России от 21 августа 2014 г. № 231 «Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта», постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2015 г. № 172 «О порядке аттестации сил обеспечения транспортной безопасности» и приказом Росморечфлота от 11 мая 2016 г. № 59 «Об утверждении Перечней вопросов, подлежащих применению органами аттестации (аттестующими организациями) для проверки соответствия знаний, умений и навыков аттестуемых лиц требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной безопасности при проведении аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте».

Анализ и практика проведения аттестации сил обеспечения транспортной безопасности в интерактивном режиме показывает, что действующая система не отвечает требованиям настоящего времени, она непрозрачна и запутана, а именно:

— при составлении тестовых вопросов, тестовых заданий и практических задач компетентным органом не учитываются в полной мере особенности вида транспорта, для работы на котором аттестуются аттестуемые (что противоречит п. 2 приказа Минтранса России от 21 августа 2014 г. № 231);

— большинство тестовых заданий составлено и запрограммировано так, что фактически данные правильные, но неполные ответы на них расшифровываются как неправильные;

— некоторые практические задачи составлены абстрактно, без учета вида транспорта. Более того, правильные ответы (с точки зрения компетентного органа) не подтверждаются действующими нормативными правовыми актами, регулирующими правоотношения в сфере обеспечения транспортной безопасности. Действует принцип наших британских партнеров «*highly likely*».

Также возможен вариант, как можно избежать лишних хлопот, проведя в доаттестационный период натаскивание аттестуемых на правильные ответы, но за отдельную плату. А это уже составляющая другой беды — коррупции!

Все это приводит в определенных случаях к необъективной аттестации, предопределяющей переаттестацию, а это влечет дополнительные

финансовые затраты аттестуемым, а также собирание по новому кругу требуемых законодательством многочисленных справок для повторного прохождения аттестации.

Более того, порядок обжалования решения аттестующего органа по аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, а также действий (бездействия) должностных лиц аттестующего органа в действующих нормативных актах не прописан, что априори предопределяет нарушение прав и свобод человека и гражданина.

С учетом анализа действующих нормативных правовых актов, регулирующих аттестацию сил обеспечения транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте, предлагаем дополнить Правила аттестации сил обеспечения транспортной безопасности, утвержденные постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2015 г. № 172, пунктом 39 следующего содержания:

«39. Порядок обжалования решения аттестующего органа (результатов аттестации сил обеспечения транспортной безопасности), а также действий (бездействия) должностных лиц аттестующего органа:

а) должностные лица аттестующего органа до проведения аттестации обязаны представляться и разъяснять аттестуемым лицам их права, обязанности и ответственность и обеспечивать возможность осуществления этих прав;

б) при организации и осуществлении аттестации запрещаются принятие решений и совершение действий (бездействия), унижающих достоинство личности аттестуемого либо умаляющих деловую репутацию организации, индивидуального предпринимателя, которых он представляет;

в) по требованию лица, проходящего аттестацию, аттестующий орган обязан выдать ему результаты аттестации: распечатанные и заверенные тестовые задания, практические задания и практические задачи с указанием правильных (неправильных) ответов на них, со ссылками на действующие нормативные правовые акты, и конечный результат в баллах;

г) решения аттестующего органа (результаты аттестации сил обеспечения транспортной безопасности), действия (бездействие) должностных лиц аттестующего органа могут быть обжалованы аттестуемым лицом, его представителем в установленном федеральным законом порядке».

Также нами предлагается изменить п. 7 приказа Минтранса России от 21 августа 2014 г. № 231, изложив его в следующей редакции:

«7. Обновление перечня вопросов осуществляется комиссиями компетентного органа не реже одного раза в год и не менее чем на 10 процентов, а также при внесении изменений в законодательство Российской Федерации о транспортной безопасности, с размещением об этом информации на сайте аттестующей организации.»

Внесение предлагаемых изменений в Правила аттестации сил обеспечения транспортной безопасности на морском и внутреннем водном транспорте внесет прозрачность и обеспечит законность в действиях аттестующего органа и укрепит права и обязанности аттестуемых.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 342.9(075.8)

© Рудакова Елена Николаевна
— доктор политических наук, доцент,
профессор кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
elena_nikolaevna_rf@mail.ru

© Волков Владимир Федорович
— кандидат военных наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
vladimir.volkov.57@mail.ru

Особенности применения норм административного права в сфере таможенного дела

Аннотация. Статья посвящена административным правонарушениям в сфере таможенного дела и их значению. Также рассмотрены признаки таких правонарушений и представлена их классификация. Особое внимание уделено элементам состава административного правонарушения. Раскрыты особенности применения норм административного права в сфере таможенного дела при перемещении товаров и средств международной перевозки через таможенную границу Евразийского экономического союза, по единой таможенной территории Союза при нахождении под таможенным контролем, при таможенном оформлении, выпуске и использовании товаров и средств международной перевозки в соответствии с заявленной таможенной процедурой, применении мер таможенного контроля и правил установления и взимания таможенных платежей. Представлены объекты, субъекты и виды административных правонарушений в области таможенного дела, а также виды административных наказаний и штрафов.

Ключевые слова: административное правонарушение; таможенное дело; состав административного правонарушения; административная ответственность; признаки административного правонарушения.

© Elena N. Rudakova
— Doctor of Political Sciences, docent, professor
of the department “Customs law and organization
of the customs affairs” of the Law Institute
of the Russian University of Transport

© Vladimir F. Volkov
— Candidate of Military Sciences, docent, associate professor
of the department “Customs law and organization of the customs affairs”
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Features of application of the of administrative law norms in the field of customs

Abstract. The current paper deals with administrative offenses in the field of customs and their significance. There have been also considered the signs of such offenses and their classification. Particular attention has been paid to the elements of the composition of an administrative offense. There have been established the features of application of the administrative law norms in the field of customs: when moving goods and means of international transportation when crossing the customs border of the Eurasian Economic Union; when crossing the customs territory of the Union under customs control; when clearing, releasing and using goods and means of international transportation in accordance with the declared customs procedure; when applying customs control measures and the rules for establishing and collecting customs payments. There have been presented the objects, subjects and types of administrative offenses in the field of customs, as well as types of administrative penalties and fines.

Keywords: administrative offense; customs affairs; structure of an administrative offense; administrative responsibility; signs of an administrative offense.

Административное правонарушение в области таможенного дела (нарушение таможенных правил) — противоправное виновное действие (бездействие) физического или юридического лица, посягающее на установленные таможенным законодательством Евразийского экономического союза (ЕАЭС) и Российской Федерации правила таможенного регулирования, за которое КоАП РФ установлена административная ответственность [1].

Учитывая интеграционные особенности таможенного регулирования на современном этапе, противоправные деяния в области таможенного дела посягают на общественные отношения в сфере:

— порядка перемещения товаров и средств международной перевозки через таможенную границу ЕАЭС;

— порядка их перемещения по единой таможенной территории ЕАЭС при нахождении под таможенным контролем;

— порядка таможенного оформления, выпуска и использования товаров и средств международной перевозки в соответствии с заявленной таможенной процедурой;

— применения мер таможенного контроля;

— правил установления и взимания таможенных платежей;

— правил предоставления участникам внешнеэкономической деятельности таможенных льгот и пользования ими;

— реализации властных отношений между таможенными органами и лицами, осуществляющими права владения, пользования и распоряжения товарами и транспортными средствами (нормальную работу таможенных органов).

В 2020 г. таможенными органами возбуждено 114 547 дел об административных правонарушениях (в 2019 г. — 150 968 дел), при этом электронными таможнями возбуждено 2252 дела (в 2019 г. — 1322 дела) [2].

По результатам рассмотрения дел об административных правонарушениях вступило в законную силу 113 200 постановлений о назначении административных наказаний по делам об административных правонарушениях (в 2019 г. — по 153 959 делам), из них должностными лицами таможенных органов назначены наказания по 92 929 делам (в 2019 г. — по 123 488 делам), судом или уполномоченным органом — по 20 271 делу (в 2019 г. — по 30 471 делу).

В 2020 г. таможенными органами по результатам пересмотра постановлений по делам об административных правонарушениях вынесено 1732 решения по жалобам лиц и протестам прокуроров (в 2019 г. — 2025 решений), из них по жалобам вынесено 1289 решений (в 2019 г. — 1626 решений), по протестам прокуроров — 443 решения (в 2019 г. — 399 решений). При этом 90% решений таможенных органов при их обжаловании в судебном порядке были признаны судами законными и обоснованными.

Практика рассмотрения жалоб и протестов на постановления по делам об административных правонарушениях в 2020 г. свидетельствует, что вышестоящими таможенными органами и судами ежегодно оспаривается не более 8% постановлений о назначении наказания.

В 2020 г. исполнено 73 448 постановлений по делам об административных правонарушениях, в результате взыскано административных штрафов на сумму более 2,1 млрд руб. (в 2019 г. — 92 384 постановления, взыскано 2,3 млрд руб.); в уполномоченные органы передано имущество общей стоимостью 9,4 млрд руб. (в 2019 г. — 9,7 млрд руб.).

В рамках осуществления полномочий, предусмотренных Федеральным законом от 15 августа 1996 г. № 114-ФЗ «О порядке выезда из Российской Федерации и въезда в Российскую Федерацию», таможенными органами в 2020 г. вынесено 1599 решений о запрете въезда в Россию иностранным гражданам и лицам без гражданства, не уплатившим административные штрафы либо неоднократно привлеченным к административной ответственности за нарушения таможенного законодательства (в 2019 г. — 1078 решений).

Перечень составов административных правонарушений, отнесенных к компетенции таможенных органов, следующий [URL: https://customs.gov.ru]:

— сокрытие товаров от таможенного контроля путем использования тайников или иных способов, затрудняющих обнаружение товаров, либо путем придания одним товарам вида других при перемещении их через таможенную границу ЕАЭС;

— недекларирование по установленной форме либо недостоверное декларирование товаров, подлежащих таможенному декларированию;

— несоблюдение запретов и (или) ограничений на ввоз товаров на таможенную территорию ЕАЭС или в Российскую Федерацию и (или) вывоз товаров с таможенной территории ЕАЭС или из Российской Федерации;

— недекларирование либо недостоверное декларирование физическими лицами наличных денежных средств и (или) денежных инструментов;

— перемещение товаров и (или) транспортных средств либо лиц через границу зоны таможенного контроля или в ее пределах либо осуществление производственной или иной хозяйственной деятельности без разрешения таможенного органа, если такое разрешение обязательно;

— нарушение сроков временного хранения товаров;

— невывоз с таможенной территории ЕАЭС физическими лицами временно ввезенных товаров и (или) транспортных средств в установленные сроки временного ввоза либо неосуществление физическими лицами обратного ввоза в Российскую Федерацию временно вывезенных товаров, подлежащих в соответствии с законодательством РФ обязательному обратному ввозу;

— передача права пользования или иное распоряжение временно ввезенными физическими лицами транспортными средствами без соблюдения условий, установленных таможенным законодательством ЕАЭС;

— в иных случаях, предусмотренных КоАП РФ.

Основные виды административных правонарушений в области таможенного дела (нарушений таможенных правил) изложены в гл. 16 КоАП РФ.

Административные правонарушения в области таможенного дела в ЕАЭС посягают на экономические интересы и безопасность государств — членов ЕАЭС, населения стран, экологическое благополучие, морально-нравственные устои общества.

Учитывая интеграционные особенности таможенного регулирования на современном этапе, противоправные деяния в области таможенного дела, посягают на общественные отношения в сфере [3]:

— порядка перемещения товаров и средств международной перевозки через таможенную границу ЕАЭС;

— порядка их перемещения по единой таможенной территории ЕАЭС при нахождении под таможенным контролем;

— порядка таможенного оформления, выпуска и использования товаров и средств международной перевозки в соответствии с заявленной таможенной процедурой;

— применения мер таможенного контроля;

— правил установления и взимания таможенных платежей;

Субъектами правонарушения могут быть физические лица (граждане), перемещающие иностранную валюту или валюту Российской Федерации через таможенную границу ЕАЭС, на которых в соответствии с законодательством ЕАЭС возложена обязанность декларирования по установленной форме иностранной валюты или валюты Российской Федерации.

Субъективная сторона может выражаться в форме умысла или неосторожности.

Объект правонарушения — порядок перемещения иностранной валюты или валюты Российской Федерации через таможенную границу ЕАЭС.

Объективная сторона выражается в форме бездействия и состоит в недекларировании либо недостоверном декларировании физическими лицами иностранной валюты, валюты Российской Федерации, дорожных чеков либо внешних или внутренних ценных бумаг в документарной форме, перемещаемых через таможенную границу ЕАЭС и подлежащих письменному декларированию.

Субъектом правонарушения по ст. 16.5 КоАП РФ (нарушение режима зоны таможенного контроля) могут быть физические лица (граждане, должностные лица, предприниматели без образования юридических лиц) или юридические лица, нарушившие режим зоны таможенного контроля.

Субъективная сторона — для физических лиц может выражаться в форме умысла или неосторожности. Юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность соблюдения режима зоны таможенного контроля, но оно не приняло для этого все зависящие от него меры.

Объект правонарушения — порядок перемещения товаров, транспортных средств или лиц через границу зоны таможенного контроля.

Объективная сторона административного правонарушения выражается в форме действия и состоит в перемещении товаров и (или) транспортных средств либо лиц, включая должностных лиц государственных органов, за исключением должностных лиц таможенных органов, через границу зоны таможенного контроля или в ее пределах либо осуществление производственной или иной хозяйственной деятельности без разрешения таможенного органа, если такое разрешение обязательно.

Общая характеристика составов нарушений таможенных правил, посягающих на порядок осуществления таможенного контроля, представлена в нормах КоАП РФ.

Часть 2 ст. 16.1 КоАП РФ устанавливает административную ответственность за сокрытие товаров от таможенного контроля путем использования тайников или иным способом, затрудняющим обнаружение товаров, либо путем придания одним товарам вида других при перемещении их через таможенную границу ЕАЭС.

Объект правонарушения — общественные отношения в области порядка и условий перемещения товаров и (или) транспортных средств через таможенную границу и установленный порядок проведения таможенного контроля.

Объективная сторона — сокрытие товаров от таможенного контроля путем использования тайников, иным способом, затрудняющим обнаружение товаров, а также путем придания одним товарам вида других.

Соответственно, к ответственности по ч. 2 данной статьи лицо может быть привлечено за воспрепятствование осуществлению таможенными органами установленных функций способами, указанными в диспозиции статьи. При ввозе на таможенную территорию сокрытие товаров от таможенного контроля происходит в месте их прибытия, однако обнаружен факт сокрытия таможенным органом может быть на любом этапе ввоза, вплоть до декларирования. При вывозе сокрытие товаров от таможенного контроля может быть совершено как при декларировании товаров, так и при их убытии с таможенной территории [4].

Субъектом правонарушения может быть перевозчик, иное лицо, обладающее полномочиями в отношении товаров. К ответственности по данной части может быть привлечен также российский отправитель товаров, если будет установлено его участие непосредственно в сокрытии товаров.

Субъективная сторона правонарушений, предусмотренных ч. 2, — умысел.

Субъектами правонарушения по ст. 16.8 КоАП РФ (причаливание к находящимся под таможенным контролем водному судну или другим

плавучим средствам) могут быть физические лица (граждане, должностные лица, предприниматели без образования юридических лиц) или юридические лица, судна или другие плавучие средства которых причалили к судну или плавучему средству, находящемуся под таможенным контролем.

Субъективная сторона для физических лиц может выражаться в форме умысла или неосторожности. Юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность выполнения требований законодательства, устанавливающих запрет причаливания к судну или плавучему средству, находящемуся под таможенным контролем, но оно не приняло для этого все зависящие от него меры.

Объект правонарушения — порядок таможенного контроля в отношении товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации.

Объективная сторона административного правонарушения выражается в форме действия и состоит в причаливании к находящимся под таможенным контролем водному судну или другим плавучим средствам, за исключением случаев, если такое причаливание допускается.

Объектом по ст. 16.11 КоАП РФ (уничтожение, повреждение, удаление, изменение либо замена средств идентификации) являются общественные отношения, связанные с проведением таможенными органами таможенного контроля.

Объективная сторона данного правонарушения выражается либо в форме действия (уничтожение, удаление, повреждение, изменение, замена средств идентификации), либо в форме бездействия (утрата этих средств). Данной статьей установлена также ответственность за замену средств идентификации, т.е. за наложение лицом другого средства идентификации.

Субъектом такого нарушения могут быть как физические лица, в том числе должностные лица, так и юридические лица, виновные в совершении соответствующих действий (бездействия), либо лица, которые обязаны были обеспечить сохранность средств идентификации. Такая обязанность возложена, в частности, на перевозчика (ст. 250 Таможенного кодекса ЕАЭС).

Субъективная сторона правонарушения характеризуется наличием вины как в форме умысла, так и в форме неосторожности. Утрата средств идентификации характеризуется виной в форме неосторожности.

Объектом правонарушения, предусмотренного ст. 16.13 КоАП РФ (проведение грузовых и (или) иных операций без разрешения таможенного органа), являются общественные отношения в сфере таможенного контроля.

Объективную сторону ч. 1 данной статьи составляет совершение без разрешения таможенного органа хотя бы одного из следующих действий:

разгрузка, погрузка, выгрузка, перегрузка (перевалка) и иные грузовые операции, принятие для перевозки находящихся под таможенным контролем товаров, взятие проб и образцов таких товаров либо вскрытие помещений или других мест, где могут находиться указанные товары.

Объективная сторона состава правонарушения по ч. 2 включает разгрузку запрещенных к ввозу на таможенную территорию товаров. Таможенный кодекс ЕАЭС и Федеральный закон от 3 августа 2018 г. № 289-ФЗ не устанавливают прямой запрет на такие действия.

Субъектом правонарушения, предусмотренного данной статьей, является лицо, совершившее перечисленные в диспозиции статьи действия. Таким лицом может быть таможенный представитель, перевозчик, грузополучатель. Субъектом правонарушения может быть также и лицо, не являющееся субъектом таможенных правоотношений.

Субъективная сторона правонарушения характеризуется виной в форме умысла или неосторожности.

Общая характеристика составов нарушений таможенных правил, устанавливающих ответственность за посягательства на установленный порядок уплаты таможенных платежей, определяются рядом статей.

Субъектами правонарушения по ст. 16.22 КоАП РФ (нарушение сроков уплаты таможенных платежей, пошлин, налогов, подлежащих уплате в связи с перемещением товаров через таможенную границу ЕАЭС) выступают физические лица (граждане, должностные лица) или юридические лица в случае нарушения сроков уплаты таможенных пошлин, налогов, подлежащих уплате в связи с перемещением товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Субъективная сторона для физических лиц может выражаться в форме умысла или неосторожности. Юридическое лицо признается виновным в совершении административного правонарушения, если будет установлено, что у него имелась возможность выполнения требований таможенного законодательства по своевременной уплате таможенных платежей, но оно не приняло для этого все зависящие от него меры.

Объект правонарушения — общественные отношения, связанные с порядком уплаты налогов и сборов, взимаемых в связи с перемещением товаров через таможенную границу ЕАЭС.

Объективная сторона выражается в форме бездействия и состоит в неуплате в установленные сроки таможенных пошлин, налогов, подлежащих уплате в связи с перемещением товаров через таможенную границу ЕАЭС.

За совершение административных правонарушений в области таможенного дела могут устанавливаться и применяться следующие административные наказания:

1) предупреждение — мера административного наказания, выраженная в официальном порицании физического или юридического лица. Выносится в письменной форме. Предупреждение устанавливается за

впервые совершенные административные правонарушения при отсутствии причинения вреда или возникновения угрозы причинения вреда жизни и здоровью людей, объектам животного и растительного мира, окружающей среде, объектам культурного наследия (памятникам истории и культуры) народов Российской Федерации, безопасности государства, угрозы чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характер, а также при отсутствии имущественного ущерба;

2) административный штраф — денежное взыскание, которое выражается в рублях и устанавливается для граждан в размере, не превышающем 5000 руб.: для должностных лиц — 50 тыс. руб.; для юридических лиц — 1 млн руб., может выражаться в величине, кратной:

а) стоимости товаров и (или) транспортных средств, явившихся предметами административного правонарушения;

б) сумме неуплаченных и подлежащих уплате на момент окончания или пресечения административного правонарушения таможенных пошлин или налогов;

3) конфискация товаров и (или) транспортных средств, явившихся орудиями совершения административного правонарушения, либо конфискация предметов административного правонарушения — принудительное безвозмездное обращение в федеральную собственность не изъятых из оборота вещей. Конфискация назначается судьей.

В рамках применения административных правонарушений в 2020 г. проведено три заседания постоянной комиссии по вопросам профилактики правонарушений в сфере таможенного дела Экспертно-консультативного совета по реализации таможенной политики при ФТС России. На указанных заседаниях обсуждались актуальные для бизнес-сообщества вопросы, связанные с правоприменительной практикой по делам об административных правонарушениях и подготовкой нового КоАП РФ.

Кроме того, ФТС России разработан проект о внесении изменений в ст. 30.12 и 31.6 КоАП РФ, в соответствии с которыми собственник наделяется правом обжаловать вступившее в законную силу постановление судьи в части конфискации не по всей гл. 16 КоАП РФ, а по отдельным ее составам (по ст. 16.16, ч. 1 ст. 16.18, ч. 2 и 3 ст. 16.19, ч. 1 ст. 16.20, ст. 16.21, ч. 2 ст. 16.24 КоАП РФ (если товары законно перемещены через таможенную границу ЕАЭС и находятся на таможенной территории ЕАЭС)).

В условиях появления ранее неизвестных вызовов и угроз в сфере национальной безопасности, имеющих комплексный и взаимосвязанный характер, возрастает необходимость совершенствования правоохранительной деятельности таможенных органов.

Согласно Стратегии развития таможенной службы Российской Федерации до 2030 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 23 мая 2020 г. № 1388-р) целью совершенствования правоохранительной деятельности таможенных органов является

расширение и использование функционала информационно-программных средств таможенных органов, системы внутриведомственного и межведомственного информационного взаимодействия для оптимизации производства по делам об административных правонарушениях.

Основными задачами в этой области являются:

— формирование запросов и получение сведений с применением информационно-программных средств таможенных органов и иных федеральных органов исполнительной власти для ускорения сроков производства по делам об административных правонарушениях и уголовным делам;

— автоматизация процессов выявления потенциально возможных рисков принятия неправомерных решений таможенными органами по административным и уголовным делам и информирование о выявленных фактах риска соответствующих должностных лиц, при высоком уровне риска блокировка действий по принятию должностными лицами таможенных органов решений сомнительного характера, связанных с расследованием административных и уголовных дел;

— цифровизация документирования оперативно-розыскной деятельности (наличие информационного массива и шаблонов электронных дел оперативного учета).

Литература

1. Основы административного права в сфере таможенного дела : учебное пособие / В. Ф. Волков, О. А. Дмитриева, Е. Н. Рудакова ; под общей редакцией Д. Г. Зеркина. — Санкт-Петербург : ИЦ «Интермедия», 2021.
2. Таможенная служба Российской Федерации в 2020 году. Справочные материалы к заседанию коллегии ФТС России. — Москва, 2021.
3. Выявление и основы расследований административных правонарушений, отнесенных к компетенции таможенных органов : учебное пособие / П. Н. Сафоненков, А. В. Зубач ; под общей редакцией П. Н. Сафоненкова. — Санкт-Петербург : ИЦ Интермедия, 2019.
4. Сафоненков, П. Н. Производство по делам об административных правонарушениях, отнесенных к компетенции таможенных органов : учебник для вузов / П. Н. Сафоненков. — 2-е изд. — Москва : Издательство Юрайт, 2019.

References

1. Osnovy administrativnogo prava v sfere tamozhennogo dela : uchebnoye posobiye [Fundamentals of administrative law in the field of customs: textbook]/ V. F. Volkov, O. A. Dmitriyeva, Ye. N. Rudakova ; pod obshchey redaktsiyey D. G. Zerkina. — Sankt-Peterburg : ITS «Intermediya», 2021.
2. Tamozhennaya sluzhba Rossiyskoy Federatsii v 2020 godu [Customs Service of the Russian Federation in 2020]. Spravochnyye materialy k zasedaniyu kollegii FTS Rossii. — Moskva, 2021.
3. Vyyavleniye i osnovy rassledovaniy administrativnykh pravonarusheniy, otnesennykh k kompetentsii tamozhennykh organov : uchebnoye posobiye [Revealing and bases of investigations of administrative offenses referred to the competence of customs authorities: textbook]/ P. N. Safonenkov, A. V. Zubach ; pod obshchey redaktsiyey P. N. Safonenkova. — Sankt-Peterburg : ITS Interme-diya, 2019.

4. Safonenkov, P. N. Proizvodstvo po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh, otnesennykh k kompetentsii tamozhennykh organov : uchebnik dlya vuzov [Proceedings in cases of administrative offenses attributed to the competence of customs authorities: textbook for universities]/ P. N. Safonenkov. — 2-ye izd. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2019.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 94(47)+378(091)

© Петров Юрий Иванович
— кандидат исторических наук, доцент,
доцент кафедры «Таможенное право и организация таможенного дела» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)
petrov52@ro.ru

Вклад Николая Павловича Петрова в развитие технического образования в России

Аннотация. В статье предпринята попытка показать вклад в развитие технического образования Николая Павловича Петрова, главного идеолога создания в ведомстве Министерства путей сообщения нового учебного заведения и автора проекта Московского инженерного училища. Раскрываются его теоретические взгляды на систему инженерного образования в России. Приводятся недостатки высшей технической школы, главным из которых было несоответствие количества и объема предметов, предназначенных для обязательного изучения. Рассматриваются типы технических школ, применение которых связывается с целями подготовки специалистов. Приводятся требования, предъявляемые Петровым к профессорско-преподавательскому составу технических вузов, их профессиональным качествам, участию в научно-исследовательской работе. В статье отмечается значение теории для будущих инженеров, связываемое Петровым с тем, что эмпирический этап закончился и набирающая обороты индустриализация требовала качественно новой техники и технологий, непосредственно зависящих от теории.

Ключевые слова: история; Николай Павлович Петров; транспортное образование; учебные заведения; инженерное образование; теория в образовании.

© Yury Iv. Petrov
— Candidate of Historical Sciences, docent, associate professor
of the department “Customs Law and Organization of the Customs Affairs”
of the Law Institute of the Russian University of Transport

Nikolai Pavlovich Petrov's contribution to technical education development in Russia

Abstract. The current paper has made attempts to show the contribution to the technical education development, made by Nikolai Pavlovich Petrov, the main ideologist of the establishment of a new educational institution in the Ministry of Railways and the author of the project of the Moscow Engineering School. There have been considered the theoretical views on the system of engineering education in Russia. There have been shown the drawbacks of the higher technical school, the main of which was the discrepancy between the number and volume of subjects intended for compulsory study. There have been considered the types of technical schools, the use of which was associated with the goals of specialists' training. There have been given the Petrov's requirements to the teaching staff of technical universities, their professional qualities, participation in research work. The paper has determined the significance of the theory for future engineers, attributed by Petrov to the fact that the empirical stage was over and the growing industrialization required a new qualitative technique and technology that directly depended on the theory.

Keywords: history; Nikolai Pavlovich Petrov; transport education; educational establishments; engineering education; theory in education.

К концу XIX в. протяженность железных дорог в России значительно выросла, строительство новых линий все более смещалось на восток, велись изыскательские работы по поиску направления рельсовых путей к Тихому океану. К этому вынуждало положение в мире, которое ставило перед Россией задачи по ускорению своего экономического развития. Пренебрежение их решением грозило утратой роли великой державы и превращением со временем в колониально-зависимый придаток индустриальных стран. Активное строительство железных дорог в европейской части России способствовало ускорению экономического развития страны, но уже давно назрела необходимость более быстрого продвижения на Восток, строительства Сибирской магистрали — Транссиба [1, стр. 56—65].

Для практического осуществления намечавшихся планов требовалось большое количество квалифицированных кадров: изыскателей, строителей, эксплуатационников. Однако правительство не торопилось расширять сеть технических учебных заведений. Инженеров путей сообщения выпускал только Петербургский институт, принимая на первый курс ограниченное число студентов (120—150 человек).

В этих условиях необходимо было добиваться увеличения выпуска специалистов в сфере железнодорожного транспорта и обеспечить

качественный рост в целом технического образования в стране. И здесь особую роль сыграла деятельность председателя Русского технического общества Николая Павловича Петрова, которая характеризовалась большим вниманием к проблемам образования и воспитания будущих инженеров. Общество, обеспокоенное недостаточным качеством подготовки инженеров, создало специальную комиссию, призванную найти выход из сложившейся ситуации [2, стр. 110].

Председателем комиссии назначили Н. П. Петрова. В состав комиссии вошли видные ученые и инженеры: Д. И. Менделеев, В. И. Мушкетов, П. Иностранцев, И. В. Мещерский, Н. А. Белелюбский, Л. Ф. Николаи, И. А. Щукин. За плечами Н. П. Петрова и других членов комиссии были десятилетия, посвященные высшему техническому образованию в крупнейших вузах страны и глубокое знание дел изнутри. Многие неоднократно публиковали свои оценки, предложения. Взгляды самого председателя также обстоятельно излагались в его статьях и выступлениях, где он высказывал точку зрения на существо и цели технического образования [3].

Комиссия Н. П. Петрова, исследовав деятельность инженерных вузов в период 1880—1890-е гг., по всем коренным положениям профессиональной подготовки специалистов в институтах высказала серьезные претензии. В некоторых институтах ситуация характеризовалась как относительно удовлетворительная, но в большинстве случаев комиссия указала на существенные недоработки, отдельные из них носили системный характер.

По мнению Н. П. Петрова, главным недостатком высшей технической школы являлось несоответствие количества и объема предметов, предназначенных для обязательного изучения, физическим силам большинства студентов. Многочисленность и разнообразие знаний, хотя бы и поверхностных, ставились на первое место, а ясность и глубина на второе. Чаще всего преподаватели стремились сообщить студентам как можно больше сведений, не упустив ничего из содержания предмета, при этом не задумываясь, имеют ли студенты время для усвоения всего полученного материала [4, стр. 183].

Другая проблема технических вузов заключалась в отсутствии программных стандартов. Учебные планы в вузах значительно разнились, и никто не мог указать на тот образец, использование которого привело бы к достижению наилучших результатов в подготовке специалистов [5].

В конце XIX в. в России наблюдались рост технических вузов, расширение существующих за счет введения новых специальностей, увеличение приема обучающихся. Эти процессы обострили проблему качества подготовки педагогов. Хотя в прямой постановке данный факт комиссией не был отмечен, Н. П. Петров постоянно подчеркивал, что опора технического прогресса на науку требует от вузовских педагогов высокой научно-технической подготовки и постоянного участия в научных

исследованиях. Лекции без изложения в них новых научных знаний малоэффективны [2, стр. 17].

Знание преподавателем только своей учебной дисциплины, — по мнению Петрова, — было не достаточно. Профессорско-преподавательский состав должен был не только знать в совершенстве свой предмет, но и «целый цикл других, соприкасающихся с ним предметов» [6, стр. 17]. А для этого необходимо было больше заниматься научными исследованиями. Н. П. Петров считал полезным установить, когда «профессор или преподаватель, не принимавший участия в научных трудах, выражающихся хотя бы в улучшении учебников по его предмету, признается неспособным к дальнейшей учебной деятельности» [4, стр. 185].

Не умоляя роли теоретической подготовки студентов и способов передачи такого рода знаний, Н. П. Петров считал, что изучение предметов только в аудитории по книгам и записям недостаточно. Студены усваивают часто устаревшие понятия — содержание учебников быстро утрачивает актуальность, отражают не самые передовые технические приобретения — «ту технику, которая применялась пять-семь, а иногда и более лет назад» [7, стр. 35—36]. Следовательно, делает вывод Петров, что важнейшим условием качественной подготовки инженера является производственная практика студентов под руководством опытных специалистов. Организация полноценной практики — одна из первостепенных задач института.

Глубокое погружение Н. П. Петрова в учебный процесс технического образования позволило ему увидеть и об этом говорить, что эмпирический этап закончился, набирающая обороты индустриализация требовала качественно новой техники и технологий, непосредственно зависящих от теории. В действие полномасштабно включились технические науки, а это влекло адекватные изменения в программах подготовки инженеров. Инженер должен был не только уметь делать расчеты, но и мыслить аналитически, не ограничиваясь ответом «как надо делать», а стараться объяснить, «почему именно так надо делать» [2, стр. 111].

В вопросе о том, какая должна быть высшая техническая школа, Н. П. Петров пришел к выводу о желательности такой школы двух типов, связывая их с целями подготовки специалистов. Для подготовки к обычной практической инженерной деятельности он предлагал школы с четырехлетнем курсом обучения, из которых на общеобразовательные предметы отводился один год. Второй тип школ должен был объединить лиц, подающих исключительные надежды к научной и преподавательской деятельности. Вместе с тем Николай Павлович считал, что готовя узких специалистов, обучающихся в школах первого типа, «нельзя сжимать их курса без всякого ограничения, если самое изучение ставит целью руководство какой-либо частью техники». Жизнь не стоит на месте и

через какое-то время им может выпасть решать проблемы, выходящие за рамки их профессиональной подготовки. Поэтому такие школы «должны давать людей, достаточно подготовленных к самостоятельному труду в течение долгого времени, предвидя, что питомцы их должны в будущем действовать при обстоятельствах, во многом отличных от всего того, что они слышали в школе» [8, стр. 40].

Петров считал, что высшее техническое образование решает две связанные между собой задачи: с одной стороны, дает сведения, необходимые для предстоящей специалисту деятельности, а с другой стороны, способствует развитию умственных способностей будущего инженера, учит правильному выбору целей и средств для их достижений. Развивая у студентов наблюдательность, формируя вкус к работе, пробуждая интерес к новому, вузы определяют свойства, без которых не возникают изобретения, открытия, напротив, в технике наступает застой. Нельзя в школах ограничиваться узкими сведениями из точных общеобразовательных наук лишь в том объеме, который необходим для изучения прикладных наук. Точные науки — математика, механика, физика и химия, служащие главной основой инженерных знаний и средством их дальнейшего самостоятельного расширения, должны вводиться в учебные планы в объеме, достаточном для широкой подготовки инженера. Они должны быть настолько прочно усвоены, чтобы студенты впоследствии свободно пользовались ими как орудиями для самостоятельной разработки технических вопросов и для успешного развития своих знаний в соответствии с непрерывно растущим уровнем техники [3, стр. 3].

Однако усвоение высших технических знаний требует твердой всесторонней философской и экономической подготовки. Без них нельзя достичь понимания основ производства и смысла технического творчества. «Развитие философского мышления, — по мнению Н. П. Петрова, — необходимо технику не менее чем математику, естествоиспытателю и социологу. В обоих типах школ надо излагать технические науки в их современном виде, имея в виду не ремесло, а инженерное искусство и науку, основанную на самых точных приемах исследования» [8, стр. 40]. Достижение наилучших результатов при сокращенном курсе обучения он считал возможным лишь с изменением структуры учебного времени. При этом преподавание теоретического курса с 21 недели в году должно быть увеличено до 33, на экзамены отведено 4,5 недели вместо 11 и на практику и каникулы 14,5 недель вместо 20 [8, стр. 40].

В выступлении на годовом собрании инженерного Российского технологического общества 22 апреля 1899 г. Н. П. Петров связал свои взгляды на необходимую постановку просвещения в России с предстоящим, по его мнению, «...переворотом наших политико-экономических отношений к народам Запада и Востока, обусловленных

распространением русских железных дорог. ...Все ясные признаки грядущего великого будущего, требующего решительных мер, способствующих образованию людей, подготовленных к разнообразному умственному труду, чтобы нам, оказавшись в центре будущего промышленного и торгового движения, не занять второстепенного служебного положения и чтобы достойно подготовиться к подобающей русскому народу руководящей роли» [9].

В начале XX столетия реформы в различных отраслях общественной деятельности императорской России позволили ей к 1913 г., шагнуть далеко вперед в своем экономическом развитии и выйти на передовые позиции в мире. Успех реформ был обусловлен в том числе и состоянием отечественной высшей школы, которая постоянно пребывала в поиске наиболее продуктивных методов обучения молодежи. Одно из ведущих мест в образовательной системе занимали транспортные учебные заведения. При этом перемены не носили безоглядного характера, продолжались долго, что свидетельствовало о взвешенном подходе к изменениям в образовании на завершающем этапе формирования государственной высшей школы Российской империи, ставшей твердой основой образования в России на многие годы вперед.

Литература

1. Петров, Ю. И. Сибирская транспортная магистраль: опыт и уроки / Ю. И. Петров // Транспортное право и безопасность. — 2016. — № 8. — С. 56—65.
2. Верескун, В. Д. История инженерного образования в России : учебное пособие / В. Д. Верескун, Ю. Д. Мишин. П. М. Постников. — Москва : ФГБОУ «Учебно-методический центр по образованию на железнодорожном транспорте», 2014.
3. Петров, Н. П. Типы высших технических школ / Н П. Петров. — Санкт-Петербург, 1897.
4. Костомаров, В. И. Основоположник теории гидродинамического трения в машинах Н. П. Петров / В. И. Костомаров, А. Г. Бургвиц. — Москва : Машиздат, 1952.
5. Петров, Н. П. Чему и как нужно учиться в высших технических школах? / Н П. Петров. — Санкт-Петербург, 1897.
6. Петров, Н. П. Какова должна быть высшая техническая школа? / Н П. Петров. — Санкт-Петербург, 1897.
7. Патон, Е. О. Воспоминания / Е. О. Патон. — Москва : Молодая гвардия, 1958.
8. Бусаров, В. Г. «Без светоча теории…» О выдающемся русском ученом и государственном деятеле Николае Павловиче Петрове / В. Г. Бусаров, Б. А. Левин. — Москва : МИИТ, 2003.
9. Петров, Н. П. Образовательные задачи России ввиду предстоящего переворота политико-экономических отношений ее с народами Запада и Востока, вызываемого распространением наших железных дорог. Речь на годовом общем собрании ИРТО / Н. П. Петров // Записки ИРТО. — Санкт-Петербург, 1899.

References

1. Petrov, YU. I. Sibirskaya transportnaya magistral': opyt i uroki [Siberian transport highway: experience and lessons] / YU. I. Petrov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2016. — № 8. — S. 56—65.
2. Vereskun, V. D. Istoriya inzhenernogo obrazovaniya v Rossii : uchebnoye posobiye [History of engineering education in Russia: textbook] / V. D. Vereskun, YU. D. Mishin. P. M. Postnikov. — Moskva : FGBOU «Uchebno-metodicheskiy tsentr po obrazovaniyu na zheleznodorozhnom transporte», 2014.
3. Petrov, N. P. Tipy vysshikh tekhnicheskikh shkol [Types of higher technical schools] / N P. Petrov. — Sankt-Peterburg, 1897.
4. Kostomarov, V. I. Osnovopolozhnik teorii gidrodinamicheskogo treniya v mashinakh N. P. Petrov [The founder of the theory of hydrodynamic friction in machines NP Petrov] / V. I. Kostomarov, A. G. Burgvits. — Moskva : Mashizdat, 1952.
5. Petrov, N. P. Chemu i kak nuzhno uchit'sya v vysshikh tekhnicheskikh shkolakh? [What and how should you study in higher technical schools?] / N P. Petrov. — Sankt-Peterburg, 1897.
6. Petrov, N. P. Kakova dolzhna byt' vysshaya tekhnicheskaya shkola? [What should be a higher technical school?] / N P. Petrov. — Sankt-Peterburg, 1897.
7. Paton, Ye. O. Vospominaniya [Memories] / Ye. O. Paton. — Moskva : Molodaya gvardiya, 1958.
8. Busarov, V. G. «Bez svetocha teorii…» O vydayushchemsya russkom uchenom i gosudarstvennom deyatele Nikolaye Pavloviche Petrove ["Without the light of theory ..." About the outstanding Russian scientist and statesman Nikolai Pavlovich Petrov] / V. G. Busarov, B. A. Levin. — Moskva : MIIT, 2003.
9. Petrov, N. P. Obrazovatel'nyye zadachi Rossii vvidu predstoyashchego perevorota politiko-ekonomicheskikh otnosheniy yeye s narodami Zapada i Vostoka, vyzyvayemogo rasprostraneniyem nashikh zheleznykh dorog. Rech' na godovom obshchem sobranii IRTO [Educational tasks of Russia in view of the upcoming revolution of its political and economic relations with the peoples of the West and the East, caused by the spread of our railways. Speech at the annual general meeting of the IRTS] / N. P. Petrov // Zapiski IRTO. — Sankt-Peterburg, 1899.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 343.985

© Чаптыков Олег Андреевич
— преподаватель кафедры подготовки сотрудников полиции в сфере транспортной безопасности Центра подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка Всероссийского института повышения квалификации сотрудников полиции МВД России

© Харитонов Александр Николаевич
— доктор юридических наук, профессор кафедры подготовки сотрудников полиции в сфере транспортной безопасности Центра подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка Всероссийского института повышения квалификации сотрудников полиции МВД России

© Моховиков Олег Вячеславович
— начальник кафедры подготовки сотрудников полиции в сфере транспортной безопасности Центра подготовки сотрудников полиции для подразделений по охране общественного порядка Всероссийского института повышения квалификации сотрудников полиции МВД России

Особенности работы оперативно-розыскных подразделений транспортной полиции

Аннотация. В статье рассматривается история формирования подразделений уголовного сыска железнодорожной полиции в России до октября 1917 г. Деятельность по противодействию террористическим угрозам в период революционных выступлений оказала существенное влияние на становление и развитие оперативных подразделений железнодорожной полиции. Научные исследования в области правоприменительной практики транспортной полиции остаются актуальными, так как оперативно-розыскные подразделения линейных органов обеспечивают поддержание правопорядка и сохранности материальных ценностей в особых условиях функционирования железнодорожного транспорта. Исследуются место и значение оперативных подразделений транспортной полиции по выявлению и раскрытию преступлений в настоящее время.

Ключевые слова: полиция; реформа; оперативные подразделения; органы внутренних дел; железнодорожный транспорт.

© Oleg An. Chaptykov
— lecturer at the department of training police officers in the field of transport security, Center for training police officers for public order protection of the All-Russian Institute for advanced training of police officers of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

© Aleksandr N. Kharitonov
— Doctor of Law, professor of the department of training police officers in the field of transport security, Center for training police officers for public order protection of the All-Russian Institute for advanced training of police officers of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

© Oleg V. Mokhovikov
— head of the department of training police officers in the field of transport security, Center for training police officers for public order protection of the All-Russian Institute for advanced training of police officers of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation

Working features of operational search units of transport police

Abstract. The current paper has considered the history of the formation of criminal investigation units of the railway police in Russia until October 1917. The activities to counteract terrorist threats during the period of revolutionary upheavals had a significant impact on the formation and development of operational units of the railway police. The scientific research in the law enforcement practices of the transport police is of great relevance, since the operational search units of linear bodies enforce law and order and the safety of material values in special conditions of the railway transport functioning. There has been examined the place and significance of the operational units of the transport police for detecting and solving crimes at present time.

Keywords: police; reform; operational units; internal affairs bodies; railway transport.

Транспортная полиция в своем развитии прошла определенный эволюционный путь, который определил ее нынешнее состояние.

Научные исследования в разрезе правоприменительной практики деятельности подразделений транспортной полиции остаются актуальными и требуют изучения проблемных вопросов. До сих пор нет однозначного ответа на вопрос о завершенности и эффективности реформы органов внутренних дел на транспорте. В целях укрепления транспортной и экономической безопасности страны назрела объективная необходимость глубокого анализа и обобщения результатов реформирования. Учитывая специфичность проблемы, было бы разумно обратиться к истории создания железнодорожной полиции и результатам тех реформ, которые уже были осуществлены.

В 1861 г. на железных дорогах двух столиц были созданы жандармские полицейские управления. Законодательной основой деятельности полицейских управлений являлся Общий Устав российских железных дорог, предписания Министра внутренних дел, циркуляры и приказы Штаба корпуса жандармов и др.

Однако железнодорожной полиции, которая являлась структурным подразделением Министерства путей сообщения, сложно было отстаивать государственные интересы и бороться с преступниками, зачастую являющимися служащими или руководителями предприятий железнодорожного транспорта. В марте 1867 г. Высочайшим повелением императора были утверждены штаты жандармских полицейских управлений железных дорог и определена их структура. Около шести лет после создания управлений полиции на железных дорогах понадобилось для того, чтобы понять невозможность выполнения задач по борьбе в большей степени с экономической преступностью без создания независимой от Министерства путей сообщения правоохранительной структуры. Поводом для проведения первой реформы стала неэффективность деятельности полицейских управлений на железнодорожном транспорте в прежнем качестве.

Уникальность правового положения полицейских железнодорожных управлений заключалась еще и в том, что они были структурными подразделениями Корпуса жандармов, тогда как жандармы — политической полицией и состояли на содержании Военного министерства. Следовательно, железнодорожная жандармерия была частью политической полиции, организованной на военный лад, а также выполнявшей функции общей полиции [1].

Социально-политическое положение в начале XX в. в России требовало от железнодорожной полиции не только раскрытия уголовных преступлений, но и активной борьбы с экстремистскими организациями террористического толка, выступающими за свержение действующего строя. Деятельность по недопущению совершения диверсионно-террористических актов в период революционных выступлений оказала существенное влияние на развитие сыскных подразделений транспортной полиции.

Основными видами деятельности железнодорожной полиции, и в частности, оперативных подразделений, можно считать следующие:

— борьба с массовыми беспорядками, хищениями особо важных грузов, убийствами в поездах, вокзалах и других станционных и привокзальных помещениях;

— надзор за членами Всероссийского железнодорожного союза, различными формами агитации населения;

— розыск преступников, революционеров;

— охрана императорских и литерных поездов [2].

Политическая обстановка в стране требовала от Министерства внутренних дел должным образом организовать агентурную работу на крупных железнодорожных станциях. В 1906 г. на жандармские полицейские управления были возложены функции организации и реализации всего комплекса агентурно-сыскной работы на объектах железнодорожного транспорта в соответствии с Положением о негласном полицейском надзоре 1882 г., Инструкцией Департамента полиции по организации и ведению внутреннего наблюдения 1907 г., Инструкцией по организации и ведению внутреннего наблюдения в жандармских и розыскных учреждениях 1914 г. Снятие копий с данных инструкций запрещалось. Только по разрешению начальника нижестоящие офицеры транспортной полиции могли ознакомиться с ними. Инструкция подразделяла лиц, оказывающих содействие жандармским полицейским управлениям, на агентов внутреннего наблюдения и осведомителей, выполняющих отдельные поручения.

Вся информация о негласном надзоре за активными участниками революционного движения на объектах транспорта в обязательном порядке предоставлялась в Департамент полиции, подготовка офицеров железнодорожной полиции осуществлялась на курсах при Штабе Отдельного корпуса жандармов, совершенствовались структура оперативных подразделений и методы сыскной работы железнодорожной жандармерии.

Деятельность современных органов внутренних дел на транспорте была регламентирована Указом Президента РФ от 18 февраля 2010 г. № 208 «О некоторых мерах по реформированию Министерства внутренних дел Российской Федерации».

Задачи по обеспечению безопасности и защите экономических интересов граждан и государства на объектах транспорта исполняет Главное управление на транспорте МВД России, которое было образовано в июле 2010 г. Управления на транспорте МВД России по федеральным округам осуществляют непосредственное руководство деятельностью линейных органов. При выполнении поставленных задач основная нагрузка приходится на оперативные подразделения линейных управлений (отделов) транспортной полиции. Раскрытие преступлений

общеуголовной направленности возложено на подразделения уголовного розыска. Оперативное обеспечение расследования преступлений в сфере экономики является прерогативой подразделений экономической безопасности и противодействия коррупции. В системе транспортной полиции существуют также органы, обеспечивающие борьбу с преступными посягательствами на грузы.

Подразделения линейных органов внутренних дел выполняют возложенные на них функции в особых условиях функционирования железнодорожного транспорта.

Наличие технических устройств и материальных ценностей в зоне свободного доступа, круглосуточный режим работы, перемещение грузопассажирского потока в пространстве и т. д. предполагают использование специальных организационно-тактических форм, к которым можно отнести следующие: передвижные отделения полиции, оперативные заслоны, оперативно-поисковые группы.

Оптимизация численности личного состава подразделений транспортной полиции создала проблемы при проведении ряда оперативно-розыскных мероприятий и серьезно осложнила работу оперативных подразделений на уровне линейных управлений и отделов, связанную с большой удаленностью обслуживаемых объектов железнодорожного транспорта от мест дислокации органов внутренних дел.

Для создания эффективной экономики государства возникла необходимость проведения реформ в ряде ведущих отраслей нашей страны. В ходе реформирования железнодорожной отрасли было создано ОАО «РЖД» с государственным участием.

Сложность и непрозрачность механизма управления акционерными обществами создает благоприятные условия для злоупотреблений, снижает качество и эффективность управленческих решений. В итоге государство не может выполнить свои обязательства в намеченные сроки и несет финансовые потери. На протяжении последних лет в средствах массовой информации регулярно сообщается о задержании Следственным комитетом РФ топ-менеджеров государственных корпораций или акционерных обществ с участием государства.

Механизм правового регулирования отношений государства с другими акционерами определен не в полной мере и не учитывает особенностей правового положения. Так, при создании таких акционерных общество следовало бы руководствоваться не только Федеральным законом «Об акционерных обществах», но и иными отраслевыми нормативными актами, где будут прописаны механизмы получения информации о хозяйственной деятельности, проверки соответствия законности деятельности общества и его структурных подразделений.

Правоохранительные органы в силу ряда объективных причин не в состоянии обеспечить сохранность государственной собственности в

связи с быстро меняющейся экономической ситуацией, связанной с продолжением реформирования железнодорожной отрасли. Объективные трудности документирования противоправной деятельности лиц, имеющих коррупционные связи на федеральном и региональном уровнях, зачастую не позволяют своевременно пресекать активное вмешательство криминального элемента в экономическую деятельность. Поэтому раскрытие таких преступлений требует тщательно продуманных приемов и способов документирования оперативно значимой информации.

Необходимо отметить, что изменение социально-политической обстановки в стране требует проведения не только организационно-штатных мероприятий, но и использования качественно новых методик в работе оперативно-розыскных подразделений транспортной полиции. Эффективность выявления и раскрытия преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, в первую очередь зависит от своевременности получения оперативной информации, независимо от места их совершения.

Решение рассматриваемых проблем возможно лишь на основе тесного взаимодействия науки и практики, предусматривающих использование и внедрение исторического опыта в деятельность современных органов внутренних дел на транспорте.

Литература

1. Полиция и милиция России: страницы истории / А. В. Борисов [и др.]. — Москва : Наука, 1995.
2. Рыжова, Ю. В. Организационно-правовые основы создания транспортной полиции в Российской империи // Труды Академии управления МВД России. — 2016. — № 3 (39).

References

1. Politsiya i militsiya Rossii: stranitsy istorii [Police and militia of Russia: pages of history] / A. V. Borisov [i dr.]. — Moskva : Nauka, 1995.
2. Ryzhova, YU. V. Organizatsionno-pravovyye osnovy sozdaniya transportnoy politsii v Rossiyskoy imperii [Organizational and legal foundations of the creation of a transport police in the Russian Empire] // Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. — 2016. — № 3 (39).

РЕЦЕНЗИИ

УДК 340.11

© Довгань Ксения Евгеньевна
— кандидат юридических наук, доцент юридического института
Алтайского государственного университета (Барнаул)
jusconsul77@gmail.com

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

Рецензия на статью А. О. Иншаковой, Ю. А. Тымчук «Вопросы применимого права в сфере деликтных отношений с иностранным элементом»

Аннотация. В статье дается рецензия на статью «Вопросы применимого права в сфере деликтных отношений с иностранным элементом», подготовленную авторским коллективом кафедры гражданского и международного частного права Института права Волгоградского государственного университета. В статье деликтные правоотношения рассмотрены на примере дорожных отношений. На практике часто возникают вопросы, каким образом регулируются обязательства из причинения вреда, если транспортное происшествие произошла на территории иностранного государства с участием гражданина России или между иностранными гражданами на территории РФ. Из общей группы коллизионных привязок в области деликтных правоотношений анализируются специальные нормы, регламентирующие дорожные правоотношения. Неопределенность в регулировании деликтных правоотношений с иностранным элементом в транспортной сфере создается из-за отсутствия императивных норм, регулирующих спорные правоотношения. Существующее разнообразие коллизионных норм иногда создает трудности для правоприменительных органов в разрешении юридических споров.

Ключевые слова: деликтные отношения; выбор применимого права; причинение вреда.

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

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

Review of the article "Issues of applicable law in the sphere of tort relations with a foreign element" by A. O. Inshakova, Yu. A. Tymchuk

Abstract. The current paper has provided the review of the article "Issues of applicable law in the sphere of tort relations with a foreign element", prepared by the authors of the department of civil and international private law of the Institute of Law of the Volgograd State University. In the article there were considered tort legal relations on the example of road relations. In practice, there are often the questions of how the damage obligations are regulated if a transport accident occurred on the territory of a foreign state with the participation of a Russian citizen or between foreign citizens on the territory of the Russian Federation. From the general group of conflict rules in the field of tort legal relations, there have been analyzed the special rules regulating road legal relations. Uncertainty in the regulation of tort legal relations with a foreign element in the transport sector occurs due to the absence of mandatory norms governing disputed legal relations. The existing variety of conflict rules sometimes creates difficulties for law enforcement authorities in resolving legal disputes.

Keywords: tort relations; choice of applicable law; damage.

Долгие годы в международном частном праве существовала традиционная коллизионная привязка — право страны места причинения вреда. Вместе с тем с усложнением отношений в транспортной сфере возникли новые правонарушения, к которым трудно применить традиционную привязку в области деликтов. Транспортные правонарушения могут случиться на территории разных стран и с участием разных субъектов. И часто возникают вопросы о применимом праве, если имеет место деликтное правоотношение. Из общего числа коллизионных привязок в области деликтов рассмотрим далее именно такие, которые могут быть применимы к транспортной сфере. Традиционно в доктрине выделяется следующий критерий определения применимого права к деликтным правоотношениям: потерпевший может

избрать закон места возникновения вреда либо же закон места совершения правонарушения.

Н. И. Марышева утверждает, что во многих странах в законодательстве и судебной практике закон места причинения вреда сочетается и с другими правилами. Отмечается, что в этом сочетании могут быть традиционные коллизионные привязки — закон суда, закон гражданства, флаг судна, место регистрации транспортного средства. По замечанию исследователя, очень часто применяется привязки к праву страны, с которой отношение имеет тесную связь [5].

А. О. Иншакова, Ю. А. Тымчук делают вывод, что современный подход заключается в последовательном отказе от территориальной привязки элемента деликтного правоотношения, поскольку эти обстоятельства могут оказаться неопределяющими для нахождения правового пространства, к которому привязано все правоотношение в целом [4].

В 2013 г. раздел VI ГК РФ претерпел изменения. Так, были учтены новые подходы, обозначенные в специальных международных актах. В частности, в основу изменений был положен Регламент (ЕС) Европейского парламента и Совета от 11 июля 2007 г. № 864/2007 «О праве, подлежащем применению к внедоговорным обязательствам» (Рим II).

Основным коллизионным принципом остался закон страны места причинения вреда (закон той страны, где было совершено действие или иное обстоятельство, послужившее основанием для требования о возмещении вреда (как следует из п. 1 ст. 1219 ГК РФ)) [4]. Тем не менее этот принцип не исключает применения иных специальных коллизионных норм при выполнении определенных условий [4].

В первую очередь подвергли изменению именно названную статью (ст. 1219 ГК РФ).

1. Генеральное правило заключается в том, что к обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда, применяется «право страны, где имело место действие или иное обстоятельство, послужившие основанием для требования о возмещении вреда» (постановление Пленума Верховного Суда РФ от 9 июля 2019 г. № 24 «О применении норм международного частного права судами Российской Федерации»).

Если последствия вреда проявились в другой стране, то вполне может быть применимо право страны, в которой проявились такие негативные последствия. Привязка может быть изменена, если «виновное в причинении вреда лицо предвидело или должно было предвидеть наступление вреда в этой стране» [4].

Исследователи отмечают, что из содержания п. 1 ст. 1219 ГК РФ следует, что с целью учета фактических обстоятельств конкретного дела возможно использование двух коллизионных привязок [4].

Что касается судебной практики, то не вызывает проблем использование привязки закона места причинения вреда. Так, по одному из дел гражданину Российской Федерации в дорожно-транспортном

происшествии был причинен вред иностранным юридическим лицом. Вред был причинен на территории РФ, и суд на основании этого рассматривал вопрос о взыскании ущерба по российскому законодательству [решение Арбитражного суда Республики Башкортостан от 26 июня 2014 г. по делу № А07-478/ 2014].

В условием применения закона места причинения вреда является предвидение виновного лица наступления последствий именно в этой стране [4]. В статье, как видим, есть возможность применения закона страны места наступления последствий, однако возможность — не значит обязанность для суда, хотя и причинитель вреда мог предвидеть наступление последствий в другом месте [4].

Возникает вопрос: кто будет доказывать необходимость применения права страны места наступления последствий? В литературе на этот счет есть две точки зрения. Первая заключается в том, что бремя доказывания должно быть возложено «на истца, а не на делинквента» [4; 6]. Вторая позиция основывается на том, что «предвидение причинителя вреда должно презюмироваться» [4, стр. 108]. При этом, как отмечается в комментарии ГК РФ Н. И. Марышевой, норма позволяет толковать это предвидение исходя «из интересов “слабой” стороны потерпевшего», ответчик может возразить против применения права другой страны и доказывать совсем обратное [3; 4].

Кроме этого, важен ответ на вопрос: кто инициирует признание применимым закон места наступления вреда? В литературе на этот вопрос отвечают так: инициировать признание применимым закон места наступления вреда может потерпевшая сторона, а также суд по собственной инициативе [1].

Интересен ответ на вопрос, какие именно доказательства могут быть положены в основу требований о применении закона места наступления вреда? Это могут быть, к примеру, сведения о наличии у делинквента достоверной информации о маршруте следования, о погодных условиях, из-за которых была затруднена доставка [6] и т. д.

По одному из дел лицо обратилось в суд с иском о взыскании ущерба по факту причинения вреда, а также о взыскании процентов, основываясь на нормах ст. 413 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ). Деликтное обязательство возникло следующим образом: танкер с флагом России перевозя мазут, попав в шторм, переломился. В свою очередь это привело к разливу вещества, а близлежащая акватория, соответственно, была загрязнена. В судебном акте отмечается, что погодное явление не носило характер стихийного и угрожающего, а тем более капитан танкера заранее был осведомлен о возможных катаклизмах на этой территории. Капитан понадеялся, что погода изменится, и серьезных последствий не последует [4, стр. 108]. Исходя из этого, капитан не принял превентивных мер, чтобы избежать крушения. Это значит, что нет основания освобождения собственника

судна от ответственности за ущерб от загрязнения акватории (п. 2 ст. 3 Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью 1992 г., ст. 317 КТМ РФ). Суд, анализируя ст. 1219 ГК РФ, отметил, что так как вопрос исчисления процентов Конвенцией 1992 г. не затрагивается, то он должен решаться согласно национальному праву с учетом принципа закона места совершения вреда [постановление Тринадцатого арбитражного апелляционного суда от 3 октября 2012 г. по делу № А56-2435/2008].

По другому делу суд, анализируя, что международными договорами РФ, правом государства, подлежащего применению вследствие деликта при осуществлении правосудия, применимое право не определено, решил, что в силу ст. 1186, п. 1 ст. 1219 ГК РФ необходимо применить российское законодательство (на территории РФ был причинен вред иностранному гражданину) [постановление Восемнадцатого арбитражного апелляционного суда от 22 января 2014 г. № 18АП-11721/2013 по делу № А34-806/2013].

2. Когда стороны деликтного обязательства имеют место жительство или деятельности в одной стране, то применяется право этой страны [4, стр. 109]. Также определяется применимое право, если стороны, хотя и имеют место жительства или деятельности в разных странах, но являются гражданами или юридическими лицами одной страны [4, стр. 109].

В рецензируемой статье отмечается, что раньше выбор применимого права ставился в основном в зависимость от национальной принадлежности сторон. Исключение составляли случаи причинения вреда, вытекающего из существующего договора.

Авторы приводят следующий пример. Дорожно-транспортное происшествие произошло в Финляндии. Его участниками стали граждане Российской Федерации. Один из автомобилей был сильно поврежден. Один из участников был признан виновным в происшествии, а его гражданская ответственность была застрахована. Потерпевшей стороной виновному была направлена претензия с требованием перечислить сумму страхового возмещения, которую виновный перечислил в меньшем объеме. Пострадавший в дальнейшем обратился в суд [4, стр. 109].

Так как происшествие имело место на территории Финляндии, суд по первой инстанции применил финское законодательство. При исследовании п. 2 ст. 1219 ГК РФ указывалось, что норма относится к внедоговорным обязательствам. Ее в этом случае применить нельзя, ведь исследуется вопрос о выплате страхового возмещения, который вытекает из договора, а не из причинения вреда [постановления Федерального арбитражного суда Северо-Западного округа от 6 сентября 2012 г. по делу № А56-58037/2011, от 6 сентября 2012 г. № Ф07-4097/12 по делу № А56-58037/2011].

Подобный случай был описан в Апелляционном определении Судебной коллегии по гражданским делам Санкт-Петербургского городского суда от

4 марта 2014 г. по делу № 33-26/2014, однако дорожно-транспортное происшествие произошло на территории Украины, граждане были разной национальной принадлежности. Соответственно, в данном случае применяется иностранное право.

3. Стороны вправе по взаимному согласию самостоятельно определить применимое право. Правила ст. 1219 ГК РФ будут применяться при отсутствии такового. Как отмечается в литературе [2], такой подход отражает принцип автономии воли и соответствует подходам ряда передовых государств [4, стр. 110].

Кроме того, стороны не ограничены в выборе права и могут выбрать любое, хотя раньше в этом плане стороны деликтного обязательства были ограничены. Когда можно заключить такое соглашение? Представляется, что непосредственно после произошедшего деликта [4, стр. 110].

4. В ГК РФ ныне появилась новая норма — ст. 1220.1 ГК РФ. Она устанавливает возможность предъявить требования в рамках деликтного отношения прямо к страховщику. При этом такая возможность должна допускаться по праву, «подлежащему применению к деликтному обязательству, либо по праву, подлежащему применению к договору страхования». Регламент Европейского Союза содержит аналогичное правило в ст. 18 [Регламент от 11 июля 2007 г. № 864/2007 «О праве, подлежащем применению к внедоговорным обязательствам» («Рим II»)].

В частности, по одному из дел суд, разрешая спор, применил ст. 1220.1 и п. 1 ст. 1219 ГК РФ. Обосновывалось это тем, что деликтное отношение возникло вследствие дорожно-транспортного происшествия, которое имело место в Севастополе (по дате рассмотрения дела — уже территория РФ). Но это апелляционная инстанция, по первой инстанции — это была территория другого государства. Суд применил на стадии апелляции нормы российского законодательства, т.е. по праву государства, где имело место действие, ставшее основанием для требования [апелляционное определение Апелляционного суда г. Севастополя от 18 ноября 2014 г. по делу № 33-65/2014].

Таким образом, мы видим, что авторы определили новые законодательные подходы к международным деликтным обязательствам. Российский законодатель, реформируя часть третью ГК РФ, раздел, посвященный деликтным обязательствам, унифицирует и гармонизирует нормы российского и международного права, что можно оценивать исключительно положительно для правоприменительной практики. Внедрение международных апробированных стандартов будет способствовать наилучшей защите прав сторон внедоговорных отношений.

Литература

1. Асосков, А. В. Реформа раздела VI «Международное частное право» Гражданского кодекса РФ / А. В. Аскоков // Хозяйство и право. — 2014. — № 2. — С. 3—28.
2. Банковский, А. В. Деликтные обязательства в международном частном праве : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / А. В. Банковский. — Москва, 2002.
3. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть третья. Раздел VI «Международное частное право». Комментарий и постатейные материалы / ответственный редактор Н. И. Марышева. — Москва : Контракт: Инфра-М, 2004.
4. Иншакова, А. О. Вопросы применимого права в сфере деликтных отношений с иностранным элементом / А. О. Иншакова, Ю. А. Тымчук // Вестник Волгоградского государственного университета. — Серия 5: Юриспруденция. — 2016. — Т. 15. — № 4 (33). — С. 105—114.
5. Марышева, Н. И. Современные тенденции коллизионного регулирования деликтных обязательств: Регламент ЕС 2007 г. «О праве, подлежащем применению к внедоговорным обязательствам» (Рим II) и Российское законодательство / Н. И. Марышева // Журнал российского права. — 2016. — №6. — С. 63—73.
6. Постатейный комментарий к разделу VI / М. М. Богуславский [и др.] ; под редакцией П. В. Крашенинникова. — Москва : Статут, 2014.

References

1. Asoskov, A. V. Reforma razdela VI «Mezhdunarodnoye chastnoye pravo» Grazhdanskogo kodeksa RF [Reform of Section VI “International Private Law” of the Civil Code of the Russian Federation] / A. V. Askokov // Khozyaystvo i pravo. — 2014. — № 2. — S. 3—28.
2. Bankovskiy, A. V. Deliktnyye obyazatel'stva v mezhdunarodnom chastnom prave [Delicate obligations in private international law]: avtoref. dis. ... kand. yurid. nauk / A. V. Bankovskiy. — Moskva, 2002.
3. Grazhdanskiy kodeks Rossiyskoy Federatsii [Civil Code of the Russian Federation]. Chast' tret'ya. Razdel VI «Mezhdunarodnoye chastnoye pravo». Kommentariy i postateynyye materialy / otvetstvennyy redaktor N. I. Marysheva. — Moskva : Kontrakt: Infra-M, 2004.
4. Inshakova, A. O. Voprosy primenimogo prava v sfere deliktnykh otnosheniy s inostrannym elementom [Issues of applicable law in the sphere of tort relations with a foreign element] / A. O. Inshakova, YU. A. Tymchuk // Vestnik Volgogradskogo gosudarstvennogo universiteta. — Seriya 5: Yurisprudentsiya. — 2016. — T. 15. — № 4 (33). — S. 105—114.
5. Marysheva, N. I. Sovremennyye tendentsii kollizionnogo regulirovaniya deliktnykh obyazatel'stv: Reglament YES 2007 g. «O prave, podlezhashchem primeneniyu k vnedogovornym obyazatel'stvam» (Rim II) i Rossiyskoye zakonodatel'stvo [Modern tendencies of conflict regulation of tort obligations: EU Regulation 2007 "On the law applicable to non-contractual obligations" (Rome II) and Russian legislation] / N. I. Marysheva // Zhurnal rossiyskogo prava. — 2016. — №6. — S. 63—73.
6. Postateynyy kommentariy k razdelu VI [Article-by-article commentary to section VI] / M. M. Boguslavskiy [i dr.] ; pod redaktsiyey P. V. Krasheninnikova. — Moskva : Statut, 2014.

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 по образцам, приведенным в ГОСТ Р 7.0. 100-2018 «Библиографическая ссылка».	References to Internet resources and archival documents are enclosed in square parentheses in the text or at bottom of the page according to the samples of the GOST P 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference».
Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.	**The title of the paper** is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.
Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью; полное название организации — места	**The information about authors** is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in

работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес; должность, звание, ученая степень каждого автора; адрес электронной почты для каждого автора.	Nominative case (where EACH author works) with its full postal address; position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author; contacts (an e-mail) of EACH author.
Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.	**An abstract** is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.
Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.	**Keywords** are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.
В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0. 100-2018.	At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.
Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала. Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.	**All papers are peer reviewed**. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material. The text originality should be not less than 75% of the total paper.
В журнале используются сокращенные наименования органов государственной власти в соответствии с Перечнем полных и сокращенных наименований федеральных органов исполнительной власти, установленным распоряжением Администрации Президента РФ совместно с Аппаратом Правительства РФ от 16 июля 2008 г. № 943/788.	There are used abbreviated names of state authorities in accordance with the List of full and abbreviated names of Federal executive authorities established by the order of the Presidential Administration of the Russian Federation together with the Government Office of the Russian Federation of July 16, 2008 No. 943/788.