ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 1(41)/2022

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

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2022. № 1 (41)	The online scientific journal “Transport law and security” 2022. № 1 (41)
Дата размещения номера — 15 апреля 2022 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 15th of April, 2022. 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 научно-педагогических кадров аппарата	**Grigoriev Viktor Nikolaevich,** Doctor of Law, professor, leading researcher of the group for training of the teaching staff of the scientific secretary's office, graduate military course,

ученого секретаря, адъюнктуры, докторантуры Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний»	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
Нестеров Евгений Александрович — кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Nesterov Evgeny Aleksandrovich,** Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport
Полякова Татьяна Анатольевна — доктор юридических наук, доцент, главный научный сотрудник, исполняющая обязанности заведующего сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук; заслуженный юрист Российской Федерации	**Polyakova Tatiyana Anatolievna**, Doctor of Law, docent, main researcher**,** acting head of the sector of information law and international information security of the Institute of State and Law of the Russian Academy of Sciences, the honored lawyer of the Russian Federation
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 РФ	**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 Института законодательства и сравнительного правоведения при Правительстве Российской Федерации	**Kholikov Ivan Vladimirovich,** Doctor of Law, professor, professor of the department of state and law disciplines of the Institute of Legislation and Comparative Law under the Government of the Russian Federation
Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Административное право, экологическое право и информационное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)	**Chebotareva Anna Aleksandrovna**, Doctor of Law, docent, head of the department "Administrative Law, Ecological Law and Information Law" of the Law Institute of the Russian University of Transport
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.
Нормативно-правовое регулирование деятельности автошкол в России 12

Федорова Е. Л.
Социологическое исследование профессиональной мотивированности студентов столичных и региональных транспортных вузов (коммуникативный аспект) 22

Лещов Г. Ю., Борисова С. В.
Саморегулирование в сфере транспортного образования как разновидность правового регулирования на транспорте 33

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Шахназарян Э. Ф.
Логистика международных перевозок; влияние пандемии 43

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Корнукова М. С.
Терминологическая неопределенность правового регулирования перевозок с участием различных видов транспорта 51

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Жаворонков В. А.
Трансформация судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств и ее методов на рубеже XX—XXI столетий 62

Паршаков А. С.
Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте: исторические аспекты прокурорского надзора 71

Крылов И. С.
Проблемы противодействия хулиганству на различных видах транспорта 78

Груздева Л. М.
Преступность на транспорте в России на фоне пандемии COVID-19 85

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Корякин В. М.
Система безопасности на железнодорожном транспорте и место ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта в ее обеспечении 92

Довгань К. Е., Коваленко Н. Е.
Конкретизация норм об ответственности за опасное вождение в законодательстве Российской Федерации 102

Киселевич И. В.
Возможности использования графических редакторов для реконструкции дорожно-транспортных происшествий 113

Семичева А. С.
Вопросы передачи части полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения субъектам Российской Федерации 120

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

Лещов С. Г.
Направления совершенствования законодательства в области перевозок опасных грузов по железным дорогам 125

ЭКОНОМИКА ТРАНСПОРТА

Янелис А. В.
Формирование системы управления качеством транспортного обслуживания 135

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Семенов С. А.
О понятии «силы обеспечения транспортной безопасности» 146

Овечкин А. П.
Сущность и содержание понятия «акты незаконного вмешательства» на транспорте 162

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Духно Н. А.
Законоведение и инженерные знания 169

Рыжова Ю. В.
История создания и деятельности транспортной полиции
в Российской империи..... 181

Требования к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 189

Contents

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Nesterov Evgeny A.
Legal regulation of drivers' training schools in Russia 12

Fedorova Elena L.
Sociological study of professional motivation of the students of Moscow and regional transport universities (communicative aspect) 22

Leshchov Gennady Yu., Borisova Svetlana V.
Self-regulation in transport education as a kind of legal regulation in transport 33

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Shakhnazaryan Eduard F.
Logistics of international transportation: impact of the pandemic 43

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Kornukova Mariya S.
Terminological uncertainty of legal regulation of transportation involving various modes of transport 51

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Zhavoronkov Vladimir Al.
Transformation of forensic examination of vehicle markings and its methods at the turn of the XX—XXI centuries 62

Parshakov Aleksandr S.
Enforcement of railway transport security: historical aspects of prosecutor's supervision 71

Krylov Iliya S.
Problems of countering hooliganism in various modes of transport 78

Gruzdeva Lyudmila M.
Transport crimes in Russia during the COVID-19 pandemic 85

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Koryakin Viktor M.
Railway transport security system and the role of departmental security of the Federal Agency for Railway Transport in its provision 92

Dovgan Kseniya Ev., Kovalenko Nataliya Ev.
Concrete definition of the liability standards for dangerous driving in the legislation of the Russian Federation..... 102

Kiselevich Igor V.
Capabilities of using graphic editors for the reconstruction of traffic accidents..... 113

Semicheva Anastasiya S.
Issues of delegating a part of the authorities to solve administrative offenses in the field of road safety to the constituent entities of the Russian Federation..... 120

LAND AND LEGAL AND ENVIRONMENTAL TRANSPORT RELATIONS

Leshchov Gennady Yu.
Directions for improving legislation in the field of dangerous goods' transportation by railway..... 125

TRANSPORT ECONOMY

Yanelis Alisa V.
Formation of a transport service quality management system..... 135

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Semenov Sergey Al.
About the concept of "transport security enforcement forces"..... 146

Ovechkin Aleksandr P.
The essence and content of the concept of "acts of unlawful interference" in transport..... 162

HISTORY OF TRANSPORT LAW

Dukhno Nikolay Al.
Legal science and engineering knowledge..... 169

Ryzhova Yuliya V.
The history of the establishment and activities of the transport police in the Russian Empire..... 181

Requirements for the materials submitted for publication in the journal "Transport law and security"..... 189

УДК 351.811.122:629

© Нестеров Евгений Александрович,
кандидат юридических наук, директор Юридического института,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Нормативно-правовое регулирование деятельности автошкол в России

Аннотация. В настоящее время организации по подготовке водителей в 70% случаев представляют собой коммерческую компанию, стремящуюся, в первую очередь, к прибыли, т.е. любой ценой выпустить ученика и представить его на государственный экзамен в ГИБДД. В такой ситуации говорить о качестве и внимательном отношении к проблемам подготовки водителей не приходится. Проведенные в 2013 г. реформы в сфере подготовки водителей не только не смогли полностью внести ясность и заполнить пробелы в действующем законодательстве, но породили новые вопросы, ответы на которые до настоящего время отсутствуют. Приказом МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 утвержден Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений. Новые правила представляют собой компиляцию лучшего зарубежного опыта, который можно применить в российских условиях. Какие же изменения внесены в правила сдачи экзамена для получения водительского удостоверения? Будем надеяться, что ужесточение правил положительно скажется на качестве знаний обучающихся. В этом случае автошколам придется не только натаскивать на правильные ответы, но и обеспечить доскональное изучение будущими водителями учебной программы, выполнение которой проверять на внутреннем экзамене.

Ключевые слова: автошкола; правила дорожного движения; франшиза; право управления транспортным средством.

© Evgeny A. Nesterov,
Candidate of Law, head of the Law Institute,
Russian University of Transport

Legal regulation of drivers' training schools in Russia

Abstract. Currently, 70% of drivers' training organizations are commercial, striving, first of all, for obtaining profit, i.e. to train a student and send him to the state exam in the traffic police as soon as possible. In such a situation, it is no use to talk about the quality and attentive attitude to the problems of drivers' training. The 2013 driver training reforms not only failed to fully clarify and fill the gaps in the current legislation, but gave rise to new questions that have not yet been answered. According to the Order of the Ministry of Internal Affairs of Russia issued on February 20, 2021 No. 80, there were approved the Administrative Regulations of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation on the provision of public services for conducting exams for driving licenses. The new rules are a compilation of the best foreign experience that could be applied in Russian conditions. What changes have been made to the rules for passing the exam on a driving license? There is a hope that the toughening of the rules will have a positive impact on the quality of students' knowledge. In this case, drivers' training schools will not only have to train for the correct answers, but also ensure a thorough study of the curriculum for future drivers, and its implementation will be checked at an internal exam.

Keywords: drivers' training school; traffic rules; franchising; a driving license.

Первая автошкола в России появилась в 1906 г. на базе Императорского гаража в Красном селе и называлась «Императорская школа шоферов», а первые ученики этой школы — водители, которые должны были работать в личном гараже Императора. Для получения прав на вождение автомобиля не требовалось предварительного обучения, достаточно было всего-навсего показать свои навыки управления автомобилем.

Обучение в автошколе длилось не три, не шесть месяцев, как сейчас, а год. Срок зависел от индивидуальных способностей.

В первой российской автошколе обучали технике вождения, причем в различных условиях. В то время управление разными марками авто различалось между собой, поэтому учащиеся автошколы отрабатывали вождение на всех моделях, которые имелись в гараже. Были преимущественно иностранные машины. Некоторые из них развивали скорость до 80—120 км/ч. Поэтому водители могли обладать тремя навыками одновременно: собственно, водить, разбираться в устройстве автомобиля и обеспечивать безопасность пассажиров, поскольку эксплуатировались, в основном, открытые машины.

Теоретическая подготовка в то время была не нужна, поскольку правил дорожного движения практически не существовало. Дорожных знаков было менее десяти, а единственным действующим правилом было соблюдение очередности проезда.

При этом серьезное внимание уделялось технической составляющей автомобилей. Досконально изучались строение и принцип работы узлов автомобиля. Прохождение практики в автомастерской было обязательным, и такая практика сохранялась еще в 1970-е гг.

Водитель после обучения становился еще и хорошим автомехаником, способным устранить неисправности автомобиля.

В настоящее время вместо изучения технической составляющей автомобилей преподают нормативно-правовое регулирование, безопасность движения, правила охраны труда и т.д. Безусловно, это требования времени. Количество машин и их разновидностей серьезно увеличилось. Изменились качество дорог и сама дорожная инфраструктура. Тем не менее опыт предшественников, накопившийся годами, бесспорно, очень важен для изучения основ вождения.

Автошкола — это коммерческое учебное заведение, по результатам освоения учебных программ которого выпускник должен получать навыки безопасного вождения и знания правил дорожного движения. Правовое положение автошкол регламентируется Федеральными законами «Об образовании в Российской Федерации» и «О безопасности дорожного движения».

Сейчас в г. Москве действуют 300 автошкол, в России — почти 5400.

Автошколы в любой стране имеют свои преимущества и недостатки.

Движение в Индии — классический образец дорожного хаоса, и обучение будущих водителей отчасти этому способствует. На самом деле к услугам инструкторов прибегает лишь немногочисленная обеспеченная прослойка населения. Все остальные учатся у родных и друзей, да и до получения прав дело доходит далеко не всегда. В лучшем случае денег хватает на оплату экзамена, но, чтобы его не сдать, нужно «очень постараться». От кандидатов в водители требуется тронуться с места, изобразить правый поворот, а затем аккуратно остановиться. И все, можно смело выезжать на дороги общего пользования.

Еще несколько лет назад обзавестись правами в Мексике можно было просто за деньги, причем совершенно официально. Полсотни долларов — и новенькое водительское в кармане! Немудрено, что аварийность на дорогах страны просто зашкаливала. С 2014 г. будущие водители все-таки сдают экзамены, правда, не особо утруждаясь, — испытание состоит из несложного теста и демонстрации простейших навыков обращения с автомобилем.

Желающие обучиться вождению в Германии должны настроиться на долгий и упорный труд. Программа обучения включает в себя расширенные курсы первой помощи, езду по автобану в темное время суток, самоподготовку на общедоступных автодромах. Теории тоже хватает, причем если «завалить» ее три раза, то придется еще проходить так называемый тест на адекватность. Практическая часть экзамена — езда по городу — длится не менее 45 минут.

Инструктор в Германии — профессия престижная и высокооплачиваемая, к уровню подготовки таких специалистов предъявляются самые жесткие требования.

Японские автошколы чрезвычайно дороги даже для японцев — стоимость обучения здесь сопоставима с месячной зарплатой, так что многие даже берут под это дело кредит. Есть возможность немного сэкономить и подготовиться самостоятельно, но практика показывает, что с первого раза с этим справляется лишь треть желающих. На практическом экзамене ученика никто не жалеет: маршруты всегда длинные, сложные, испытание проводится в самые загруженные часы. Часть пути нужно преодолеть по памяти, лишь раз взглянув на карту, а еще свои действия на дороге полагается аргументировать вслух: почему я совершил вот этот маневр, почему я остановился именно здесь и т.д. Зато какое удовольствие ездить по японским дорогам! Вот уж где водителя ждет торжество культуры, безопасности и взаимной вежливости.

Любопытно, что незадолго до окончания срока действия прав водитель получает уведомление об этом. Он должен появиться в центре лицензирования водителей, прослушать небольшую лекцию об актуальных изменениях в правилах дорожного движения, а также посмотреть поучительный фильм о дорожно-транспортных происшествиях и пройти небольшой тест. Тем, кто проигнорирует такой визит, права аннулируют — придется заново сдавать и теорию, и практику.

Новые правила сдачи экзаменов в России, о которых речь пойдет ниже, похожи на американские, но при этом содержат ряд положений, дисциплинирующих будущих водителей. Например, как в России, так и в Японии, действуют правила об аннулировании прав. На наш взгляд, *новые правила представляют собой компиляцию лучшего зарубежного опыта, который можно применить в российских условиях.*

Профессиональная подготовка преподавателей, как правило, длится от 6 до 18 дней. Чему можно научить за это время? Здесь нужно знать:

— основы педагогики;

— компетенцию мастера производственного обучения вождению;

— законодательство в сфере дорожного движения;

— конструктивные особенности безопасности автомобиля;

— правила охраны труда и многое другое.

Приказом МВД России от 20 февраля 2021 г. № 80 утвержден Административный регламент Министерства внутренних дел Российской Федерации по предоставлению государственной услуги по проведению экзаменов на право управления транспортными средствами и выдаче водительских удостоверений. В документе акцентируется внимание на времени ожидания в очереди, вежливости и компетентности сотрудников.

Сдать на права сложнее, чем прежде. Однако сдача экзамена в ГИБДД подразумевает не такую уж серьезную трансформацию. Перемены

касаются важных аспектов, а не коренным образом меняют всю процедуру, потому привыкнуть довольно просто. Тем более что изменения нацелены на упрощение процедуры:

— теперь не нужно тратить время на две части экзамена, практически дублирующие друг друга;

— поскольку экзамен подразумевает работу в условиях реального дорожного движения, решено усилить практическую часть обучения, чтобы претенденты чувствовали себя на дороге уверенно;

— должны отойти в небытие устаревшие методы, главная цель которых — натаскать человека на выполнение ненужных упражнений, но совершенно лишающих его возможности правильно ориентироваться в потоке автомобилей на настоящей дороге;

— ранее использовались всего несколько стандартных маршрутов, которые можно было легко выучить. Но сегодня такое невозможно, потому что перед экзаменом известно только, какие улицы могут быть пройдены. Точный порядок их прохождения и какой маршрут будет выбран для сдачи, предугадать невозможно. Это решает экзаменатор, ориентируясь на активность движения и другие факторы. То же касается выполнения разных элементов. Они будут вписаны в контекст актуальных условий движения.

Какие же изменения внесены в правила сдачи экзамена для получения водительского удостоверения?

1. Объединение площадки и «города».
2. Отмена стандартных утвержденных маршрутов экзамена. Выполнение не менее 15 различных упражнений.
3. Новые упражнения для мотоциклов и квадроциклов. Это проверка торможения и прямолинейного движения задним ходом.
4. Новые штрафные баллы на экзамене. Теперь «непристегнутый» ремень и используемый во время движения мобильный телефон являются основанием для «провала» экзамена.
5. Сданный экзамен теперь может быть аннулирован по различным основаниям, включая личное заявление и подделку документов.
6. Аннулирование водительских прав по истечении срока действия, а также при износе и повреждении удостоверения.
7. Возможность получения выписки о наличии прав и оформление заявления о выдаче удостоверения теперь исключительно должностным лицом ГИБДД.

Право управления транспортными средствами предоставляется лицам, достигшим 16 лет — по категориям «М» и «А1», далее — 18 лет и на управление грузовиками, автобусами и т.д. — с 21 года (ст. 26 Федерального закона «О безопасности дорожного движения»).

Подготовка к проведению *теоретического экзамена* — 20 минут. Проведение экзамена — 30 минут. В экзаменационном билете содержится 20 вопросов и от 2 до 5 вариантов ответов на них. Фиксация результатов

экзамена — 10 минут. На экзамене могут присутствовать иные должностные лица органов внутренних дел. Экзамен считается не сданным в случае трех неправильных ответов на вопросы. Если допущена одна ошибка, то предоставляется возможность ответить на пять дополнительных вопросов в течение пяти минут.

В отличие от прежних правил, оценка «СДАЛ» ставится, если даны верные ответы на 20 вопросов и в случае правильных ответов на все дополнительные вопросы. Таким образом, *экзамен не допускает неправильных ответов* (ранее можно было не ответить на 3 из 20).

Будем надеяться, что такое серьезное ужесточение правил действительно положительно скажется на качестве знаний обучающихся. В таком случае автошколам придется не только натаскивать на правильные ответы, но и обеспечить досконального изучение будущими водителями учебной программы, выполнение которой проверять на внутреннем экзамене.

Здесь следует отметить важную деталь. В автошколах внутренний экзамен проходит по правилам, *разработанным самой автошколой*, поскольку в нормативных документах требования к внутренним экзаменам никак не отражены.

Это хороший повод для масштабной трансформации самих учебных программ и закрепления внутреннего экзамена нормативным правовым актом на уровне федерального органа исполнительной власти или Правительства РФ. Этому направлению посвящен ряд научных исследований Юридического института РУТ (МИИТ).

Практический экзамен. Для получения прав на мопед либо скутер время экзамена 3,5 минуты; для получения прав на квадроцикл либо мотоколяску — 12 минут. Фиксация результатов — 10 минут. Экзамен проводится на специально оборудованном автодроме. Если в течение 30 секунд после команды обучающийся не тронулся с места после сигнала либо допустил иные ошибки, значит, не сдал экзамен.

Для категорий B, C, D время сдачи экзамена — 30 минут, для категории BE — 40 минут, для CE, DE — 50 минут. Если кандидат в водители не успел выполнить все маневры, что дается дополнительное время — не более 10 минут.

Прежние правила период времени сдачи экзамена не регламентировали, а сейчас это 80 минут. Кроме того, в ходе практической части экзамена придется выполнить не менее 15 различных упражнений.

Регистрация заявления на сдачу экзаменов, поданного в порядке живой очереди, должна быть осуществлена должностным лицом в течение 10 минут. Через МФЦ — в течение суток.

Установлены показатели качества оказываемой МВД России услуги:

— время предоставления услуги;

— время ожидания в очереди;

— комфортность условий;

— доступность информации.

Оформление российского национального водительского удостоверения производится в соответствии с приказом МВД России от 13 мая 2009 г. № 365 «О введении в действие водительского удостоверения», международного водительского удостоверения — в соответствии с приказом МВД России от 18 апреля 2011 г. № 206 «О введении в действие международного водительского удостоверения».

Проведенные в 2013 г. реформы в сфере подготовки водителей на сегодняшний день не только не смогли полностью внести ясность и заполнить пробелы в действующем законодательстве, но породили новые вопросы, ответы на которые до настоящего время отсутствуют.

Принятие новых, если так уже можно сказать, образовательных программ по подготовке водителей автотранспортных средств различных категорий не решили создавшиеся проблемы. При этом появились новые:

а) практически ни одна школа не может открыть категории «С» и «Д» для подготовки коммерческих водителей грузовых автомобилей и автобусов без государственной поддержки, так как требуется минимум два грузовых автомобиля грузоподъемностью свыше 7 т и два автобуса с не менее 27 посадочными местами;

б) автомобильные школы проверяются контрольно-надзорными органами образования в части выполнения лицензионных требований как общеобразовательные учреждения, колледжи или гимназии. При этом могут применяться санкции вплоть до остановки деятельности до года по косвенным причинам, не влияющим на уровень подготовки водителей и специалистов, что приводит к закрытию автошкол;

в) в систему подготовки водителей автотранспорта приходят работать сотрудники, не обладающие достаточной компетенцией для качественного обучения;

г) государственные структуры Минтранса России, учебно-курсовые комбинаты, переданные под контроль Росавтодора, пришли в упадок. Из 76 комбинатов осталось не более 20 на всю страну, и те влачат жалкое существование. Управление учебных кадров Минтранса России еще в 1990-е гг. было упразднено, что и привело к закрытию многих учебных заведений, осуществляющих подготовку водителей;

д) как таковой выстроенной системы обучения нет, как нет и нормативно-правовой базы, кроме примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий, утвержденных приказом Минобрнауки России от 26 декабря 2013 г. № 1408. Но данным документом не предусмотрен экзамен в государственных структурах. Обучение оканчивается выдачей выпускникам учебной организации свидетельства об окончании и получении профессии «Водитель».

Сегодня организации по подготовке водителей в 70% случаев представляют собой коммерческую компанию, стремящуюся, в первую

очередь, к прибыли, т.е. любой ценой выпустить ученика и представить его на государственный экзамен в ГИБДД. В такой ситуации говорить о качестве и внимательном отношении к проблемам подготовки водителей не приходится:

— ученик должен знать только то, что от него потребует экзаменатор, во главу угла ставится цель не научить слушателя управлять автотранспортным средством до уровня, необходимого для нахождения в транспортном потоке, а натаскать ученика на экзамен;

— согласно профессиональному стандарту мастер производственного обучения (инструктор) — это молодой человек в возрасте не моложе 21 года со стажем 3 года при наличии документа о получении квалификации инструктора. Как молодой человек может стать специалистом в данном направлении, если он сам окончил краткий курс подготовки водителя, и то одной из категорий? А кто подтвердит его реальный стаж?

Возникает вопрос: кто сегодня на самом деле готовит таких специалистов? Все, кто имеет лицензию на профессиональное и дополнительное профессиональное образование. То же касается и педагогов, работающих в автошколах. Почему сейчас «пышным цветом» расцветает онлайн-обучение?

Есть еще такое понятие, как *франшиза* — это когда одна организация, имея лицензию на образовательную деятельность, представляет ее в регионы для подготовки водителей в основном категории «В». При этом кто и как готовит, проконтролировать на местах невозможно.

Особое внимание обращает на себя работа учебных организаций с подростками до 18 лет. После исключения в 2014 г. из Федерального закона «О безопасности дорожного движения» статьи 26, где определялась структура учебных организаций, имеющих право обучать подростков для получения водительского удостоверения, возникли пробелы в вопросах воспитания и обучения подростков безопасному поведению и управлению автотранспортом. А сегодняшняя мобильность (моноколесо, электросамокат, электровелосипед) без должного внимания к проблеме воспитания и обучения подростков приведет к всплеску дорожно-транспортных происшествий с данной возрастной категорией.

При таких обстоятельствах включение в систему контроля профильного министерства или контролирующего органа (Ространснадзор) и передача полномочий в части контроля и надзора от Минпросвещения России профильному министерству будет способствовать выработке государственной политики в отношении образовательных организаций, осуществляющих подготовку специалистов для автотранспортной отрасли.

При отсутствии координации образовательных организаций, их правового статуса, кадрового потенциала, материально-технического оснащения, надлежащего контроля как со стороны государства, так и действительно профессионального сообщества невозможно изменить

негативное отношение к системе подготовки водителей автотранспортных средств и повлиять на безопасность дорожного движения.

Сегодня различными общественными организациями предлагаются новые стандарты для программы обучения водителей по категории «В» (в основном это легковые автомобили). В их числе варианты модульного теоретического блока. В автошколах будущим водителям предлагается общий блок теоретических занятий. После каждого модуля предполагается сдача экзамена. Если ученики его провалили, то им выделяются дополнительные часы и предлагается пересдача, за что придется доплатить. В настоящее время доплата осуществляется только за дополнительные уроки вождения.

Также предлагается ввести в обучение специальные тесты на «умение читать дорогу». Это серия коротких видеороликов, примерно по 30 секунд. На них представлены основные ситуации, с которыми может столкнуться водитель транспортного средства. Их надо будет ежедневно просматривать под контролем преподавателя и запоминать, как действовать в том или ином случае. При этом часы теории сокращаются, однако добавляется самостоятельное обучение, например, с помощью онлайн-пособий.

Безусловно, системные изменения в программах профессионального обучения водителей назрели, однако предлагаемые в программе решения являются спорными.

Возникает вопрос: почему нужно менять программу обучения именно для получения водительского удостоверения категории «В», когда у нас предусмотрено свыше 10 категорий? Как быть с ними? Насколько будет эффективно в условиях повышения требований на экзаменах сокращение теоретического блока обучения в пользу самостоятельного? Этот вопрос напрямую затрагивает качество подготовки преподавателей автошкол. Так, если преподаватель опытный и умеющий правильно доносить материал, то он успешно реализует обучение теоретическим основам на практических примерах и сопоставлении с реальностью. А если преподаватель автошколы прошел короткий курс переподготовки, не имеет достаточного практического опыта вождения, то для него показ видеороликов будет оптимальным видом преподавания. Но пожинать плоды такого «обучения» будут молодые водители.

Иными словами, речь идет о своеобразном упрощении процедуры обучения, которое, разумеется, не может положительно сказаться на освоении будущими водителями соответствующих программ обучения. Если говорить об инновациях в обучении, то видеороликами можно дополнить теоретический курс, а не заменять его.

И, наконец, на наш взгляд, предлагаемый алгоритм предусматривает в конечном итоге увеличение стоимости обучения. Обучающимся предлагается доплачивать за теоретический курс в случае несдачи

промежуточного тестирования (а их пять). Без гарантированного качественного результата! Нужно ли это будущим водителям? Не приведет ли все это к обратному эффекту? Ситуацию с дорожно-транспортными происшествиями на дорогах явно не исправит.

Нужно всегда понимать, что если человек не хочет получать знания, как ты в него их не вкладывай, все равно не получится. Но профессиональный и компетентный преподаватель всегда заинтересует обучающегося, проявит к каждому необходимое ему внимание. Если нужно, то вернется к повторению пройденного материала. Это те критерии оценки качества обучения, которые позволят успешно сдать экзамен, не говоря уже об обоснованности стоимости обучения.

Как нам представляется, в первую очередь нужно включать в программы обучения водителей компетенцию по умению пользоваться различными типами навигаторов, без которых сегодняшняя поездка по мегаполисам будет весьма затруднительной. В большинство автомобилей их устанавливают уже на заводе.

В России ежегодно происходит порядка 160 тыс. дорожно-транспортных происшествий, из которых 10% со смертельным исходом. Если брать статистику с участием водителей, стаж которых менее двух лет, то это также примерно 10% от общего количества.

По данным ГИБДД, в Москве ежегодно фиксируется до 700 случаев управления транспортными средствами с поддельным водительским удостоверением граждан, даже приходивших на экзамен в ГИБДД.

Общее количество легковых машин в России — ровно 45 млн. Также в России зарегистрировано 4,2 млн легких коммерческих автомобилей, 3,8 млн грузовиков полной массой более 3,5 т и 0,4 млн автобусов, порядка 3 млн транспортных средств иных категорий. Также в стране числится почти 11 тыс. электромобилей. Если говорить об уровне автомобилизации страны, то можно отметить что на тысячу жителей России приходится 313 легковых автомобилей.

Говоря об автошколах будущего нельзя не акцентировать внимание на необходимости обучения и водителей электромобилей. Кроме того, согласно Концепции развития транспортной отрасли в России к 2035 г. планируется использование почти 30 млн единиц беспилотной транспортной техники. А это уже требует новых подходов к формированию программ обучения уже не водителей, а операторов беспилотного и безэкипажного транспорта.

УДК 316:378.937

© Федорова Елена Леонидовна,
кандидат филологических наук,
Российский университет транспорта (МИИТ)
fedorel2016@yandex.ru

Социологическое исследование профессиональной мотивированности студентов столичных и региональных транспортных вузов (коммуникативный аспект)

Аннотация. Работа представляет собой социологическое исследование, посвященное проблеме профессиональной мотивированности студентов, получающих высшее образование в транспортных вузах столицы и регионов, и связанным с этим особенностям обучения. В исследовании приняли участие студенты первого курса, обучающиеся в Юридическом институте Российского университета транспорта (МИИТ) и студенты первого курса Ростовского государственного транспортного университета (РГУПС). В статье представлена анкета, ответы на вопросы которой легли в основу представленного исследования. Также рассмотрена тесная взаимосвязь профессиональной мотивированности и трудоустройства студентов после окончания вуза. Анализ показывает, что уже на первом курсе возможно выявление обучающихся, которые в дальнейшем не будут работать по выбранной специальности. Прилагаемые преподавательским составом усилия по мотивированию студентов, погружение их в профессию с начала учебы помогут сократить количество тех студентов, кто не планирует работать в выбранной для обучения сфере.

Ключевые слова: профессия; мотивированность; человеческий фактор; социальные условия обучения; регуляторы профессии.

© Elena L. Fedorova,
Candidate of Philological Sciences,
Russian University of Transport

Sociological study of professional motivation of the students of Moscow and regional transport universities (communicative aspect)

Abstract. The current work is a sociological study of an important scientific problem of professional motivation of students, who receive higher education in the Moscow and regional transport universities. The first-year students studying at the Law Institute of the Russian University of Transport (RUT (MIIT)) and the first-year students studying at the Rostov State Transport University (RSTU) participated in the study. The paper has presented the questionnaire, the answers to the questions of which formed the basis of the current study. The paper has considered the close correlation between motivation of students and their employment after graduation. The study has demonstrated that in the first year of study it is possible to identify students who will not work in the chosen specialty in future. The teaching staff's efforts to motivate students in the profession could reduce the proportion of those who do not plan to work in the field chosen for training.

Keywords: profession, motivation, human factor, social conditions of education, profession regulators.

Введение

Проблема профессиональной мотивированности среди студентов в современном обществе стоит довольно остро. Получая определенную профессию в определенных условиях, работодатель, государство и бизнес ждут от кандидатов профессиональной подготовки, знаний, а также умения применять эти знания. Однако если на первом же этапе обучения вуз сталкивается с тем, что обучающиеся слабо представляют, что их ждет, то возникает и трудность в обучении. Пандемия внесла определенные коррективы в процесс обучения, такие как невозможность прямого взаимодействия преподавателя и обучающихся, отсутствие необходимых лабораторных занятий, невозможность присутствия на экспертных площадках, и привела к тому, что недостаточно четко сформированные представления о будущей профессии оказались не востребованными. Низкая мотивированность и отсутствие возможностей скорректировать ситуацию может привести к выпуску студентов, а в дальнейшем и работников с низкой профессиональной подготовкой. Некоторые из них будут вынуждены искать новые рабочие места, не связанные с профессиональной подготовкой. Так, государственные программы компетенций и подготовка необходимого количества работников по наиболее востребованным профессиям окажется в не лучшей позиции.

Целью данного исследование является прогнозирование и выработка возможных путей решения по повышению качества профессионального образования и самоопределения обучающихся, их личностное саморазвитие.

Задачами исследования стали следующие:

1) выявить основные источники получения информации о будущей профессии, их влияние на принятие решения абитуриентом;

2) определить цели получения профессии для возможной корректировки еще на уровне принятия решения и самоопределения;

3) изучить источники влияния на выбор профессионального направления;

4) спрогнозировать возможные причины утраты интереса к профессии и возможности личностного роста в ней.

Объектом исследования была выбрана профессиональная мотивация студентов первого курса Юридического института и регионального транспортного университета в г. Ростове-на-Дону, так как именно на этом этапе получения знаний, при выявлении проблемы, связанной с самоопределением, профессиональным, личностным ростом и заинтересованностью получения качественных знаний, эффективнее всего можно подобрать сценарии постепенного развития интереса к будущей профессии, определению себя в социальной нише, в том числе и спрогнозировать ожидания и поведение уже на месте работы.

Предметом изучения стала проблема взаимосвязи личных мотивов и целей студентов, не совпадающая зачастую с целями постиндустриального общества, его представлениями о юридической профессии, запросами и требованиями рыночной экономики.

Следует отметить, что в последние десятилетия растет интерес к мотивационной сфере обучения [1]. Появились исследования, разрабатывающие модели мотивации учителей и преподавателей высшей школы в работе с обучающимися, результаты которых показывают важную взаимосвязь мотивов и результатов, а также выявляют различные дополнительные факторы влияния на успех обучения [2]. Ученые выдвигают теорию самоопределения, опирающуюся на исследование моделей взаимодействия учителя и учеников, и делают опору на самих обучающих и результаты этого влияния [3]. Наше исследование, как первый этап изучения мотивационной схемы, прежде всего дает возможность понять, с какими трудностями самоопределения, мотивации в профессии можно столкнуться. Имея подробные данные, можно сделать выводы о направлениях как теоретической, так и научной работы по развитию мотивационной сферы. Исследование показало, что при поступлении обучающиеся руководствуются разными мотивами и причинами, как психологическими, так и практическими. Это должно стать не препятствием в формировании профессиональных компетенций, а, скорее, помощью в формировании государственного служащего, способного решать разные профессиональные задачи [4].

Ричард М. Райен и Эдвард Л. Дэци отмечают, что «*теория самоопределения* представляет собой широкую основу для понимания факторов, которые способствуют или подрывают внутреннюю мотивацию, автономную внешнюю мотивацию и психологическое благополучие, все вопросы, имеющие прямое отношение к образовательной среде» [5, стр. 187]. Они также отмечают, что

«рассматривают исследования *теории самоопределения*, которые показывают, что и внутренняя мотивация, и хорошо усвоенные (и, следовательно, автономные) формы внешней мотивация предсказывают множество положительных результатов на разных уровнях образования и культурных контекстах и подкрепляются поддержкой основных психологических потребностей учащихся в автономии, компетентности и родстве» [5, стр. 189].

Предварительно можно отметить, что отсутствие профессиональной мотивированности обучающихся ведет к низкому профессиональному росту, к отсутствию правовой культуры [6], к нежеланию и невозможности работать по выбранной ранее профессии, к срыву компетентностного подхода в получении профессии и в итоге к отсутствию профессионалов.

В решении обозначенной проблемы нам представляется необходимым способствовать осмысленному выбору профессиональной траектории. Уже в середине XX в. концепция профессионального выбора в контексте структурного функционализма, а также разработанная модель воспроизводства социальных структур (К. Дэвис, У. Мур) [7] показывает необходимость роли общества как стабильной социальной системы. Это предполагает масштабную систему мероприятий и направлений работы с учащимися, например, такие как профессиональная подготовка и целенаправленное просвещение, воспитание и консультирование [6].

Материалы и методы

Проводимое исследование можно воспринимать как один из первых этапов масштабной системы работы, востребованность которого выражается в том, что на сегодняшний день обучение отражает разные жизненные перспективы и установки, которые формируются иногда под влиянием моментного интереса или возможностью высокого заработка. Не последнюю роль здесь играет предрасположенность к профилю будущей деятельности, ее влияние на профессиональное будущее учащихся. Знания, полученные в ходе исследования, помогут сформировать у студентов ощущение стабильности, ценностные и целостные представления о себе. Анкетирование рассматривалось нами как первый этап данной работы.

В работе подчеркивается, что представления о профессии у первокурсников являются весьма упрощенными, схематичными, не отражающими специфики профессии юриста. Профессиональные представления недостаточно отчетливы, ярки и целостны. Отношение к обучению, к науке, к учебным дисциплинам и к профессии амбивалентное: у студентов присутствует гамма эмоций как положительных, так и отрицательных. При постановке данной проблемы необходимо помнить, что вуз сталкивается с проблемой неопределенности молодых людей, с невозможностью зачастую провести линию взаимодействия школьного этапа обучения и перехода к высшему учебному заведению. Для понимания и верной оценки существующей профессиональной

мотивированности студентов был проведен опрос среди студентов первого курса двух вузов, обучающихся по специальности 40.03.01 «Юриспруденция». Это позволило выработать определенную стратегию поведения вуза с обучающимися для выстраивания более качественного учебного процесса и уже на данном этапе (первый курс) скорректировать мотивы, цели получения образования, попытаться «переломить» невыгодную для общества ситуацию, когда выпускники не идут работать по выбранной профессии. Возраст опрашиваемых от 17 до 19 лет. Опрос проводился методом свободного анкетирования перед проведением очного занятия. Анкета была представлена опрашиваемым в печатном виде. Опрос проведен в апреле 2021 г. Пункт 7 анкеты предполагал свободный ответ без выбора предложенных вариантов.

Методом исследования послужила анкета и ранее проведенный устный опрос студентов, который и лег в основу анкетирования. Методом исследования является формализованный опрос 243 респондентов (студенты первого курса Юридического института 40.03.01 специальность «Юриспруденция» и студенты Ростовского транспортного университета специальность 40.03.01 «Юриспруденция», факультета «Экономика, управление и право») в возрасте 17—19 лет. В ходе анкетирования интервьюер задает вопросы и фиксирует полученные ответы. В дальнейшем результаты были оформлены в виде процентных графиков, где 100% — это 243 респондента. В данной работе не предполагалось использование формул для вычисления результатов, так как исследование является вводным и его целью было указать переменные процесса мотивации и роста профессиональной заинтересованности. В дальнейшем планируется провести корреляцию мотивации и профессиональных компетенций среди обучающихся.

Результаты и обсуждение

Основные результаты опроса [в разделе представлены данные о распределениях ответов студентов на вопросы анкеты. Графики содержат распределения оценок студентов по шкале от 0% до 100%. В каждой ячейке указана доля (%) студентов, поставивших соответствующую оценку]:

1. Считаете ли Вы, что сделали правильный выбор, поступив на данную специальность?

- Да
- Нет
- Не уверен

Результаты ответа на первый вопрос анкеты отражены на рис. 1.

Рис. 1. **Результаты ответов на первый вопрос анкеты**

Полученные данные свидетельствуют о том, что среди обучающихся — 27% от 243 человек не уверены в правильном выборе профессии, из них 14% — не определились с будущей профессией и 13% — пришли к выводу, что данная профессия выбрана ими не верно. Следует сразу отметить, что опрос проводился среди студентов, окончивших первый семестр первого курса, успешно сдавших зимнюю зачетную и экзаменационную сессию. Однако результат обучения в вузе показывает, что данная профессия не стала для них актуальным выбором. Данный процент является существенным для того, чтобы прийти к следующим выводам: за время обучения студенты не получили достаточных оснований и представлений, чтобы утвердить свой выбор. Однако это может говорить и об отсутствии ранней заинтересованности в профессии, что исследовано в дальнейшем.

2. Что послужило основной причиной выбора данной специализации?

- Воля родителей
- Профессия очень перспективная
- Поступили по собственному желанию, опираясь на собственный интерес к данной специальности, а также на свои возможности и способности в этой области
- Выбрали свою специальность только лишь потому, что прошли по конкурсу при поступлении.

Результаты ответа на второй вопрос анкеты отражены на рис. 2.

Рис. 2. **Результаты ответов на второй вопрос анкеты**

Данный набор ответов мотивирован предварительным устным опросом, проведенным в ноябре 2020 г. среди студентов первого курса Юридического института специальности 40.05.01 «Правовое обеспечение

национальной безопасности» (в опросе принял участие 151 человек) до подготовки анкеты. Среди ответов обучающихся были выбраны наиболее часто встречающиеся. Затем данные ответы были предложены в ответах анкеты. Из обзора графика можно увидеть, что большинство студентов при поступлении руководствовались своим желанием — 41% и престижностью выбранной специальности — 41%. Однако говорить о том, что студенты на момент поступления имеют четкие представления о выбранной профессии, трудно, так как подобные опросы не проводятся с абитуриентами при поступлении, что является некоторым упущением. Получая юридическую квалификацию, студент должен иметь четкие представления о будущей профессии и месте ее в государственной и частной правовых системах, так как это может обеспечить профессиональный рост, а также прямо влияет на компетентность выпускников и их дальнейшее трудоустройство. Необходимо отметить высокий процент (18%) не заинтересованных в профессии студентов, которые в дальнейшем могут не продолжить строить свою карьеру в данной области, что является неприемлемым для вуза. Стоит отметить, что мнение высказано студентами, уже закончившими первый семестр и успешно сдавшими зимнюю сессию, но ответ остается прежним, а именно — незаинтересованность в юридическом направлении.

Третий вопрос анкеты закономерно освещает ситуацию, которая сложилась в данной системе получения образования, когда отвечают не заинтересованные обучением и специальностью студенты. Выявлено, что 41% студентов не планируют в дальнейшем работать по полученной специальности. Данный высокий процент состоит из 18% ответов респондентов, которые неосознанно выбирали юридическую квалификацию.

Результаты ответа на третий вопрос анкеты отражены на рис. 3.

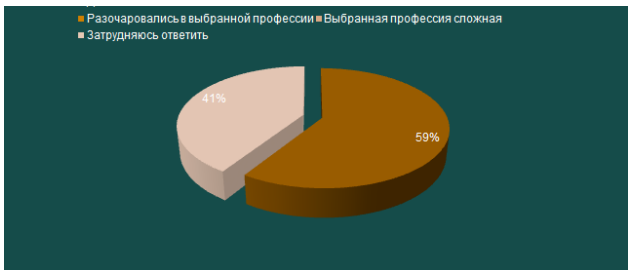


Рис. 3. **Результаты ответов на третий вопрос анкеты**

Среди причин, по которым выпускники не работают или уже на первом курсе решают для себя не работать по данной специальности, называют:

1) утрату престижа профессии, т.е. за 4—5 лет обучения ситуация с рабочими местами, оплатой, перспективами роста в данной области ухудшается;

2) невозможность адекватно в самом начале обучения оценивать свои

возможности и интересы;

3) отсутствие возможности получить опыт работы по данной специальности (стоит особо отметить непростую ситуацию, сложившуюся из-за пандемии 2020—2021 гг., т.е. невозможность наблюдать юридический процесс непосредственно, например, выезды на судебные заседания);

4) дисбаланс спроса и предложений на рынке труда.

По данным опроса, проведенного «ВЦИОМ-СПУТНИК» [https://wciom.ru/fileadmin/user_upload/Abramov_K.V._Forum_truda__dopolnennaja_ot_21.04.2020.pptx.pdf (дата обращения: 27 мая 2021 г.)] среди 1600 респондентов, проживающих в различных городах Российской Федерации, методом формализованного телефонного интервью, при котором интервьюер задает вопросы и фиксирует ответы, видно, что по специальности работают только половина (51%) опрошенных, а 47% (значительная часть) не работают по полученной профессии. Результаты показаны на рис. 4.

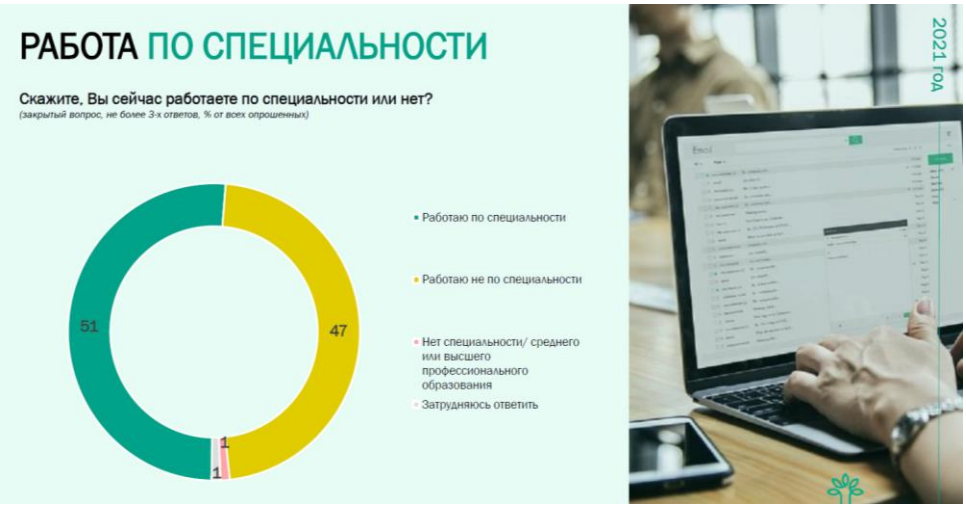


Рис. 4. **Результаты опроса «ВЦИОМ-СПУТНИК» в апреле 2021 г.**

Закономерно, что выпускники выбирают для себя актуальную профессиональную занятость, где специальная подготовка вуза не пригодилась. Так, на рис. 5 показано, что большая часть респондентов (30%) отмечает невозможность устроиться по профессии, 44% выбирают большую заработную плату и интерес.

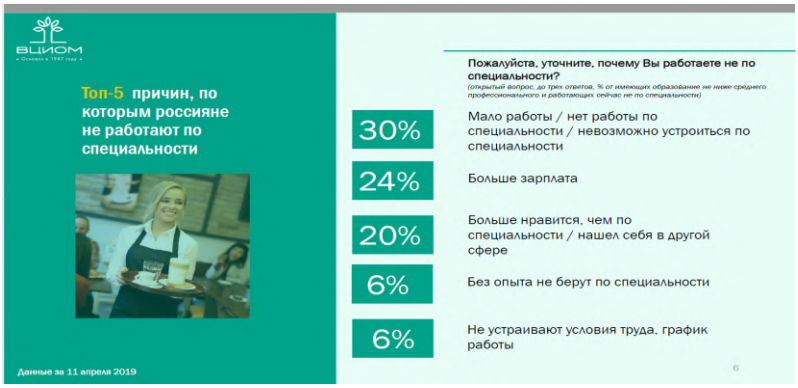


Рис. 5. **Причины, по которым опрошенные не работают по специальности**

Для вуза остается актуальным предоставление места работы будущим выпускникам (тесная связь с работодателем), а также мотивированность поступающих в выборе специальности. Молодые люди зачастую выбирают наугад. Поэтому очень важно ввести профориентацию для учеников старших классов, так как, на наш взгляд, это путь к осознанному выбору профессии.

Следующий вопрос анкеты «Какими необходимыми навыками и умениями должен обладать будущий юрист/специалист таможенной службы/эксперт?» возник в проведенном исследовании закономерно, так как нам представлялось необходимым понять, что ждут обучающиеся от получаемой специальности.

Для респондентов основным навыком будущего юриста оказались умение противостоять стрессу — 100%, хорошая память — 81%, знание иностранных языков — 78%, как показано на рис.6

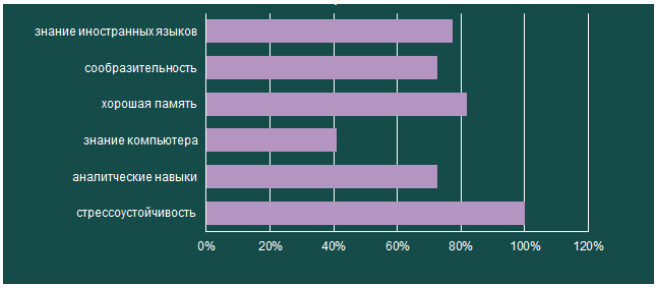


Рис. 6. **Результаты ответов на четвертый вопрос анкеты**

Имея подобные данные, можно применять их для возможной корректировки учебных программ, методов при обучении.

В пятом вопросе заложено определенное представление будущих специалистов об ожидаемых ими результатов обучения. 55% респондентов отмечают необходимость хорошей профессиональной подготовки, так как оценка будущей работы может быть связана именно с профессионализмом. Однако 35% опрошенных отмечают, что для получения желаемого результата необходимы связи и ум, и не полагаются

на вузовскую подготовку. Понятие «ум» в данном исследовании не идентифицировалось и не интерпретировалось исследователями. Можно лишь предполагать, что в это понятие не входит профессиональная подготовка, так как в ответе ранее она уже предлагалась, скорее это степень готовности выполнять различные задачи на заданном работодателем уровне. Результаты показаны на рис. 7.

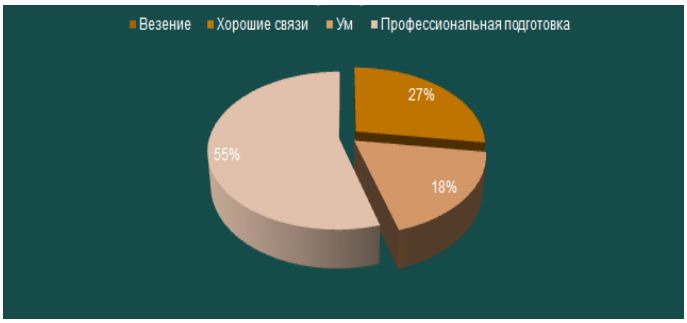


Рис. 7. **Результаты ответов на пятый вопрос анкеты**

Цифры сравнимы с опросом ВЦИОМ, 51% выпускников работает по специальности. Отмечается потеря в 4%. Дальнейшее исследование предполагает разработку детального анализа причин возникновения потери процентного числа обучающихся при выходе на работу по специальности.

Выводы

Проведенное исследование показывает, что необходимость мотивации является неотъемлемой частью профессионального роста и самоопределения обучающихся. Для современного человека успешность карьеры, его профессиональный рост имеет огромное значение. Система мотивации обучения, выстроенная уже на первом курсе, а еще ранее при поступлении, повышает качество выпускаемого вузом специалиста, формирует способность выполнять им различные профессиональные задачи. Формирование профессиональной мотивации — это не демонстрация готовых, извне задаваемых мотивов и целей обучения. На практике мотивированность — это создание таких условий, при которых появятся внутренние мотивы, цели, осознание и дальнейшее саморазвитие в выбранной сфере. Вуз при этом выступает в роли посредника, с помощью которого студенты способны развиваться в профессиональном и личностном плане. Исследование показывает необходимость дальнейшей исследовательской работы в этом направлении. Необходимо отметить, что имеется тесная связь между социокультурными процессами и новыми требованиями к профессиональному самоопределению, знания новых подходов и связей общественно научных исследований, психологического и педагогического сопровождения. Постиндустриальное общество, с его структурами и институтами, с постоянно меняющимися представлениями и

требованиями к действительности требует выработки точных и ясных принципов работы с акторами для того, чтобы дать возможность проявить свои способности, научить делать правильный выбор.

Авторами запланирован опрос и представление результатов анкетирования студентов разных специальностей, разных курсов и разных высших учебных заведений для дальнейшего сравнительного анализа мотивированности студентов, предоставления четкой формулы, с помощью которой было бы возможно анализировать мотивированность.

References

1. Anderman, E. M. Achievement motivation theory: Balancing precision and utility / E. M. Anderman // Contemporary Educational Psychology. — 2020. — Vol. 61(3).
2. Aelterman, N. Toward an integrative and fine-grained insight in motivating and demotivating teaching styles: The merits of a circumflex approach / N. Aelterman [and all] // Educational Psychology. — 2019. — Vol. 111(3). — P. 497—521.
3. Jang, H. R. Teachers' intrinsic vs. extrinsic instructional goals predict their classroom motivating styles / H. R. Jang // Learning and Instruction. — 2019. — Vol. 60(1). — P. 286—300.
4. Shulgina, T. A. Motivating students to participate in professionally oriented events management / T. A. Shulgina [and all] // The Education and Science Journal. — 2018. — Vol. 1 (20). — P. 96—115.
5. Richard, M. Ryan. Intrinsic and extrinsic motivation from a self-determination theory perspective: Definitions, theory, practices, and future directions / M. Ryan Richard & L. Deci. Edward // Contemporary Educational Psychology. — 2020 // https://doi.org/10.1016/j.cedpsych.2020.101860
6. Dukhno Nikolay A., Skuybedina Olga N. The Formation of Legal Culture of a Person in Order to Ensure Transport Safety" Transportation Research Procedia 61 (2022) 253–258 https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.042
7. Davis, R. Some Principles of Stratification / R. Davis, W. Moore // American Sociological Review/1945. — Vol. 10, no 4. P. 242—249.

УДК 378.018.43:656

© Лещов Геннадий Юрьевич,
кандидат экономических наук,
Российский университет транспорта (МИИТ)

© Борисова Светлана Валентиновна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Саморегулирование в сфере транспортного образования как разновидность правового регулирования на транспорте

Аннотация. Данная статья посвящена исследованию саморегулирования как разновидности правового регулирования в сфере транспортного образования и его организационным формам в виде саморегулируемых организаций, призванных обеспечить дополнительной механизм контроля за деятельностью хозяйствующих субъектов в указанной сфере. Предложена новая форма саморегулирования в сфере транспортного образования на основе расширенного и смешанного характера субъектного состава участия. Авторами сформулированы конкретные предложения по изменению норм законодательства о саморегулируемых организациях и об образовании.

Ключевые слова: саморегулирование; транспортное образование; саморегулируемые организации; публичное право; частное право.

© Gennady Yu. Leshchov,
Candidate of Economic Sciences,
Russian University of Transport

© Svetlana V. Borisova,
Candidate of Law, docent,
Russian University of Transport

Self-regulation in transport education as a kind of legal regulation in transport

Abstract. The current paper deals with the study of self-regulation as a kind of legal regulation in transport education and its organizational forms in the

form of self-regulatory organizations established to provide an additional mechanism for monitoring the activities of business entities in this area. There has been proposed a new form of self-regulation in the field of transport education based on the extended and mixed nature of the subject composition of participation. The authors have formulated specific proposals for changing the norms of the legislation on self-regulatory organizations and on education.
Keywords: self-regulation; transport education; self-regulatory organizations; public law; private law.

Государственная политика в сфере транспорта ориентирована на создание инновационной модели развития транспортной отрасли. Как отмечалось в Государственной программе РФ от 20 декабря 2017 г. № 1596 «Развитие транспортной системы», переход к новой модели развития транспортной системы осуществляется на основе формирования единой опорной транспортной сети и ликвидации инфраструктурных ограничений; развития мультимодальных и транспортно-логистических технологий; обновления транспортных средств всех видов транспорта.

Курс на создание инновационной политики на транспорте предопределил новые подходы к подготовке кадров для транспортного комплекса страны, о чем свидетельствует принятая в 2021 г. Концепция подготовки кадров для транспортного комплекса до 2035 года. Основы такого подхода были заложены в Транспортной стратегии Российской Федерации, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 22 ноября 2008 г. № 1734-р, предусматривающей, что инновационное развитие транспортной системы России обеспечивается за счет развития науки, инновационных технологий и системы подготовки кадров, т.е. интеграции науки, образования и бизнеса.

Анализ программных документов в области транспортного образования свидетельствует о возрастающей роли транспортного образования в современном обществе, его сближении с запросами транспортных компаний, являющихся лидерами в отрасли. Указанные обстоятельства предопределяют комплексный подход и к реализации образовательных программ транспортного профиля на основе всего цикла непрерывного профессионального образования, включая профессиональное обучение, среднее профессиональное образование, высшее образование всех уровней (бакалавриат, специалитет, магистратура, подготовка научных кадров высшей квалификации) и форм (очное, заочное, очно-заочное), дополнительное профессиональное образование.

О выработке новых подходов к пониманию взаимодействия и сближения транспорта, образования и бизнеса, важности такого осмысления в контексте современных требований функционирования транспортных систем свидетельствует ряд ученых. Так, справедливо суждение Г. Ю. Лещова о том, что разрушенная государственная система

подготовки водителей автотранспортных средств, отсутствие должной нормативной правовой базы по организации работы образовательных организаций, осуществляющих их подготовку, а также требований к педагогическому составу свидетельствует о невысоком профессиональном уровне преподавания в автошколах, предопределяя необходимость трансформации модели профессиональной подготовки водителей в Российской Федерации [6, стр. 39]. По мнению А. И. Землина, в условиях «регуляторной гильотины» и изменения организационных и правовых основ контрольно-надзорной деятельности на транспорте требуется освоение 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 [3, стр. 28]. Д. Г. Коровяковский отмечает, что транспортное и таможенное образование в мире выступает не только в качестве неотъемлемого национального ресурса, влияющего на перспективы развития отрасли народного хозяйства разных стран, но и специфической сферой интеграции в процессы международного сотрудничества [4, стр. 34—37].

Указанные обстоятельства предопределяют появление качественно нового направления правового регулирования области взаимодействия образования, транспорта и бизнеса на основе актуализации взаимозависимости между качеством оказываемых образовательных услуг и потенциальными рисками в сфере транспортной деятельности.

Взаимодействие (координация) деятельности хозяйствующих субъектов, оказывающих образовательные услуги в сфере транспорта, их связь с системообразующими функциональными подразделениями транспортных компаний, исследовательскими инновационными структурами транспортного комплекса, контрольно-надзорными государственными органами достигается на основе формирования и внедрения новейших инновационных моделей управления ими. Такие организационные формы в рамках новых координационных и субординационных связей обеспечат взаимодействие и координацию участников образовательной среды, науки и бизнеса, а также единые подходы к реализации новейшей концепции подготовки кадров для транспортного комплекса.

Предшествующим этапом создания эффективного механизма правового регулирования данной сферы является вычленение и систематизация публичных и частных интересов ее участников: государства, транспортных образовательных учреждений различной организационно-правовой формы, представителей предпринимательской среды на транспорте. Только такой подход в рамках формирующейся в России новой концепции транспортного права на основе новейшего сочетания публичного и частного права (их конвергенции) отвечает современным

требованиям юридической регламентации функционирования транспортного комплекса страны [1, стр. 46].

Важно констатировать, что публичные цели на транспорте могут достигаться частноправовыми средствами. Так, реализация поставленных во главу угла требований в области обеспечения комплексной безопасности, повышение качества оказываемых услуг обеспечивают не только императивные инструменты публичного права. Представляется, что вспомогательным (по отношению к государственному управлению) и одновременно самостоятельным инструментом является механизм добровольного саморегулирования, рассматриваемый в качестве разновидности реализации субъективного права субъектов частного права. Согласно ч. 1 ст. 32, ч. 1 ст. 34 и ч. 1 ст. 37 Конституции РФ последние вправе принимать непосредственное участие в управлении делами государства, в том числе в экономической сфере, на началах самоорганизации, самоуправления и саморегулирования.

Саморегулирование в сфере транспортного образования обеспечит возможность установления стандартов и правил поведения в сфере транспортного образования, обязательных для всех участников такого сообщества, более тонко настроенных для регулирования этой сферы экономики, задача которых — обеспечить дополнительной механизм контроля за их деятельностью. Институциональным (организационным) средством функционирования такого сообщества станут саморегулируемые организации с частно-публичными функциями как инструмент интеграции интересов государства и хозяйствующих субъектов в сфере транспортного образования. Деятельность саморегулируемых организаций в России регулируется гражданским законодательством. Последние, по справедливому утверждению М. А. Егоровой, не являются какой-либо особой организационно-правовой формой юридического лица, поскольку всегда принимают форму некоммерческой корпорации [2, стр. 103—110]. Цели создания саморегулируемых организаций и субъектный состав их участников будут варьироваться в зависимости от потребностей функционирования транспортной отрасли.

В настоящее время назрела необходимость создания саморегулируемой организации на железнодорожном транспорте в целях контроля качества выполняемых работ и оказываемых услуг по подготовке и повышению квалификации сотрудников сферы железнодорожного транспорта, а также их непрерывного дистанционного обучения. Мотивируя тем, что оценка качества подготовки специалистов, необходимость и объем повышения квалификации в современных условиях цифровизации транспорта, особенно в обеспечении безопасности движения, находятся за рамками возможностей должностных лиц Ространснадзора, последняя должна осуществляться непрерывно и на постоянной основе в отношении как контролируемых участников процесса, так и контролирующих лиц.

Предполагаемый субъектный состав участников саморегулируемой организации будет охватывать организации, осуществляющие образовательную деятельность в сфере транспорта, основных потребителей услуг железнодорожного транспорта, владельцев инфраструктуры и подвижного состава, а также хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги в сфере информационных технологий.

Другим примером такой модели саморегулирования в сфере транспортного образования и бизнеса на транспорте является саморегулирующая организация в форме ассоциации образовательных учреждений. Она объединяет организации, осуществляющие образовательную деятельность по программам профессионального обучения лиц, претендующих на получение права управления транспортными средствами и обеспечения безопасности на транспорте, а также организации высшего и среднего образования, осуществляющие подготовку специалистов в области управления транспортными средствами и обеспечения безопасности на транспорте (транспортных вузов, автошкол и др.). К числу целей создания данной организации, в частности, относятся: представительство и защита интересов их членов, выработка требований соблюдения правовых норм в образовании и подготовке специалистов в области управления транспортными средствами и обеспечения безопасности на транспорте; создание условий, направленных на обеспечение соответствия их обязательным требованиям контрольно-надзорных органов, квалификации сотрудников условиям профессиональной деятельности и контроля за их выполнением, а также в целях обеспечения соответствия такой подготовки Федеральным законам «Об образовании в Российской Федерации», «О безопасности дорожного движения».

Основными направлениями деятельности данной организации являются: а) создание единой системы добровольной сертификации образовательных учреждений в сфере транспорта; б) проведение оценки соответствия материально-технической базы и квалификации педагогического состава; в) периодическое подтверждение соответствия образовательных учреждений, осуществляющих подготовку, переподготовку и повышение квалификации водителей (автошкол) требованиям реализации программ; г) ведение реестра аттестованных (сертифицированных) учебных организаций, мастеров производственного обучения, педагогов, экзаменаторов, экспертов, образовательных учреждений и пр.

Вместе с тем реализации данных направлений, отвечающих потребностям функционирования современного транспорта, препятствует ограничения законодательного характера в контексте не столько существующей концепции саморегулирования в России, сколько ее отсутствия. Нельзя не согласиться с Ю. Г. Лесковой, справедливо высказывающейся о том, что на протяжении последнего времени научное

сообщество широко обсуждает проблемы саморегулирования, преимущественно в контексте его институциональной формы, т.е. саморегулируемой организации, но не как саморегулирования в качестве правового явления, справедливо отмечая отсутствие вплоть до настоящего времени целостной концепции саморегулирования предпринимательских отношений как вида негосударственного правового регулирования [7].

Напомним, что создание таких институциональных форм, как саморегулируемые организации в России ограничены лишь одним видом предпринимательской (банковской, аудиторской и пр.) либо профессиональной деятельности, что, соответственно, предопределяет субъектный состав их участников. Участниками их могут являться лица, осуществляющие предпринимательскую деятельность либо (логическая дизъюнкция) физические лица — представители профессионального сообщества одной сферы. Согласно п. 1 ч. 3 ст. 3 Федерального закона от 1 декабря 2007 г. № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях» в составе саморегулируемой организации в качестве ее членов могут быть не менее 25 субъектов предпринимательской деятельности или не менее 100 субъектов профессиональной деятельности определенного вида, если федеральными законами в отношении саморегулируемых организаций, объединяющих субъектов предпринимательской или профессиональной деятельности, не установлено иное. Например, исключение из общего правила, устанавливающее смешанный состав участников, предусмотрено Федеральным законом от 30 декабря 2008 г. № 307-ФЗ «Об аудиторской деятельности». Согласно п. 1 ст. 17 Закона саморегулируемая организация аудиторов как некоммерческая организация объединяет аудиторские организации и аудиторов на основе обязательного членства и т.д. Кроме того, данный Закон предусматривает случаи участия в них физических лиц и (или) организаций, не являющихся соответственно аудиторами и аудиторскими организациями (п. 12), т.е. смешанный состав участников.

Существующая нормативная база в сфере образования и саморегулирования не учитывает специфику образовательных организаций, которые являются системообразующими для базовых отраслей экономики и экстерриториальными по принципу функционирования, в частности, отвечают за подготовку кадров для обеспечения работы и безопасности транспортной инфраструктуры. Образовательные услуги в сфере транспорта могут осуществлять как коммерческие, так и некоммерческие организации, не преследующие извлечение прибыли в качестве основной цели деятельности, одновременное участие которых в саморегулирующих организациях исключает действующее законодательство.

В контексте предлагаемых новых форм саморегулирования в сфере транспортного образования данное правовое явление не ограничивается только сферой предпринимательства. Современные реалии

функционирования хозяйствующих субъектов, в том числе в сфере транспортного образования, требует расширенного подхода к пониманию саморегулирования, а его организационно-правовая форма — саморегулируемая организация — расширенного и смешанного характера участия.

С учетом вышесказанного предлагаем внести следующие изменения и дополнения в законы.

1. В Федеральный закон «О саморегулируемых организациях», кроме участия в них предпринимателей или профессионалов, предусмотреть самостоятельную форму объединений хозяйствующих субъектов различной организационно-правовой формы на основе их межотраслевой интеграции. Так, в п. 1 ст. 2 после слов «субъектами предпринимательской или профессиональной деятельности» дополнить словами «а также субъектами образовательной деятельности в области транспортного образования». Пункт 3 ст. 2 дополнить абзацем 2, изложив его в следующей редакции: «Под субъектами образовательной деятельности в области транспортного образования понимаются образовательные организации и иные организации, оказывающие образовательные услуги в сфере транспорта».

2. Федеральный закон «Об образовании в Российской Федерации» дополнить статьей 9.1. «Саморегулируемые организации в сфере образования», сформулировав ее, например, по аналогии со ст. 17 «Саморегулируемая организация аудиторов» Федерального закона «Об аудиторской деятельности», предусмотрев участие хозяйствующих субъектов различной организационно-правовой формы и формы собственности в сфере транспортного образования.

Например, ст. 9.1 «Саморегулируемые организации в области транспортного образования» может содержать следующие положения:

а) в целях разработки и установления стандартов и правил образовательной деятельности в сфере транспорта, а также порядка осуществления контроля за соблюдением требований указанных стандартов и правил организациями, осуществляющими образовательную деятельность в указанной сфере, могут создаваться саморегулируемые организации в области транспортного образования;

б) саморегулируемые организации в области транспортного образования создаются в форме ассоциаций (союзов);

в) статус саморегулируемой организации в области транспортного образования приобретается некоммерческой организацией, объединяющей организации, осуществляющие образовательную деятельность в сфере соответствующего вида транспорта, нескольких либо всех видов транспорта;

г) саморегулируемая организация в области транспортного образования одного вида транспорта может являться членом саморегулируемой

организации в области транспортного образования другого вида транспорта.

д) членами саморегулируемой организации в области транспортного образования являются субъекты профессиональной деятельности в области транспортного образования, под которыми понимаются образовательные организации и иные организации, оказывающие образовательные услуги в сфере транспорта. Под образовательной организацией в сфере транспорта понимается некоммерческая организация, осуществляющая образовательную деятельность в сфере транспорта на основании лицензии в качестве основного вида деятельности в соответствии с целями, ради достижения которых такая организация создана. К иным организациям, оказывающим образовательные услуги в сфере транспорта, относятся юридические лица и индивидуальные предприниматели, оказывающие образовательные услуги в сфере транспорта;

е) уставом саморегулируемой организации в области транспортного образования может быть предусмотрено членство в саморегулируемой организации в области транспортного образования ассоциированных лиц;

ж) ассоциированными членами саморегулируемой организации в области транспортного образования могут являться организации, осуществляющие образовательную деятельность и являющиеся членами другой саморегулируемой организации в области транспортного образования, а также иные лица;

и) ведение реестра саморегулируемой организации в области транспортного образования осуществляется саморегулируемыми организациями в области транспортного образования в отношении своих членов, а также лиц, в отношении которых принято решение о прекращении членства в саморегулируемой организации в области транспортного образования. Порядок ведения саморегулируемой организацией в области транспортного образования этого реестра и предоставления доступа к информации, содержащейся в этом реестре, заинтересованным лицам утверждается уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта;

к) стандартами транспортного образования определяются требования к порядку оказания образовательных услуг в сфере транспорта, обязательные для выполнения всеми членами саморегулируемой организации. Стандарты транспортного образования подразделяются на федеральные (специальные) стандарты транспортного образования и стандарты саморегулируемой организации в сфере транспортного образования. Разработка федеральных (специальных) стандартов осуществляется уполномоченным федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по выработке государственной

политики и нормативно-правовому регулированию в сфере транспорта (Минтрансом России).

Указанные изменения позволят расширить субъектный состав участников саморегулируемых организаций в сфере транспорта с участием образовательных учреждений на транспорте, включив в него:

а) образовательные организации на транспорте, например, РУТ МИИТ, в статусе некоммерческих организаций, осуществляющих на основании лицензии образовательную деятельность в качестве основного вида деятельности;

б) иные организации, осуществляющие образовательные услуги (коммерческие и некоммерческие организации, например, осуществляющие образовательную деятельность в качестве дополнительного вида деятельности).

В предлагаемой саморегулируемой организации предполагается участие и иных лиц — коммерческих и некоммерческих, чья деятельность прямо не подпадает под предмет саморегулирования, например, хозяйствующих субъектов, оказывающих услуги в сфере информационных технологий в области образования.

Таким образом, саморегулирование в сфере транспортного образования следует рассматривать как разновидность правового регулирования на транспорте, осуществляемого саморегулируемыми организациями, объединяющими на добровольной основе хозяйствующих субъектов различной организационно-правовой формы и формы собственности, для достижения частно-публичных целей посредством создания стандартов и правил, дополняющих механизм государственного управления.

Литература

1. Борисова, С. В. Регулирование отношений в сфере транспорта на основе конвергенции частного и публичного права транспорте / С. В. Борисова // Мир транспорта. — 2019. — 17(2). — С. 44—55 // https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-2-44-55
2. Егорова, М. А. Концепция совершенствования механизмов саморегулирования: pro et contra : монография / М. А. Егорова. — Москва, Юстицинформ, 2017.
3. Землин, А. И. Актуальные направления и проблемы формирования и совершенствования правовой культуры специалиста на транспорте в современных условиях / А. И. Землин // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 3(39). — С. 22—31.
4. Коровяковский, Д. Г. К вопросу о взаимосвязи транспортного и таможенного образования (на основе мирового опыта) федерации / Д. Г. Коровяковский // Таможенное дело. — 2018. — № 1. — С. 34—37.
5. Лескова, Ю. Г. Концептуальные и правовые основы саморегулирования предпринимательских отношений / Ю. Г. Лескова. — Москва : Статут, 2013.
6. Лещов, Г. Ю. Современная система транспортного образования в контексте управления безопасностью на транспорте: проблемы и перспективы развития / Г. Ю. Лещов // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4(40). — С. 36—43.

References

1. Borisova, S. V. Regulirovaniye otnosheniy v sfere transporta na osnove konvergentsii chastnogo i publichnogo prava transporte [Regulation of relations in the field of transport based on the convergence of private and public transport law] / S. V. Borisova // Mir transporta. — 2019. — 17(2). — S. 44—55 // https://doi.org/10.30932/1992-3252-2019-17-2-44-55
2. Yegorova, M. A. Kontseptsiya sovershenstvovaniya mekhanizmov samoregulirovaniya: pro et contra: monografiya [The concept of improving self-regulation mechanisms: pro et contra] / M. A. Yegorova. — Moskva, Yustitsinform, 2017.
3. Zemlin, A. I. Aktual'nyye napravleniya i problemy formirovaniya i sovershenstvovaniya pravovoy kul'tury spetsialista na transporte v sovremennykh usloviyakh [Actual directions and problems of formation and improvement of the legal culture of a specialist in transport in modern conditions] / A. I. Zemlin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 3(39). — S. 22—31.
4. Korovyakovskiy, D. G. K voprosu o vzaimosvyazi transportnogo i tamozhennogo obrazovaniya (na osnove mirovogo opyta) federatsii [To the question of the relationship between transport and customs education (on the basis of world experience) of the federation] / D. G. Korovyakovskiy // Tamozhennoye delo. — 2018. — № 1. — S. 34—37.
5. Leskova, YU. G. Kontseptual'nyye i pravovyye osnovy samoregulirovaniya predprinimatel'skikh otnosheniy [Conceptual and legal foundations of self-regulation of entrepreneurial relations] / YU. G. Leskova. — Moskva : Statut, 2013.
6. Leshchov, G. YU. Sovremennaya sistema transportnogo obrazovaniya v kontekste upravleniya bezopasnost'yu na transporte: problemy i perspektivy razvitiya [Modern system of transport education in the context of transport safety management: problems and development prospects] / G. YU. Leshchov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 4(40). — S. 36—43.

УДК 341.9:656.078

© Шахназарян Эдуард Флоберович,
Главное управление Минюста России

Логистика международных перевозок: влияние пандемии

Аннотация. Пандемия коронавируса нарушила непрерывную цепочку взаимодействия между производителем и потребителем, заставила внести серьезные корректировки в логистику большинства компаний. В настоящей статье на примере России, Китая и Европы рассматриваются влияние пандемии, а также введенные ограничительные меры в сферу перевозок на различных видах транспорта. В статье дана квалификация обстоятельствам непреодолимой силы со стороны законодателя. Актуальной проблемой также является тот факт, что суды Российской Федерации не относят пандемию коронавируса к обстоятельствам непреодолимой силы, что лишает стороны быть освобожденными от гражданско-правовой ответственности ввиду наступления таких обстоятельств. Несмотря на это, в процессе исследования на примере судебной практики удалось отметить тенденцию к определенным послаблениям должникам со стороны судов (снижение размеров неустойки, штрафных санкций и т.д.).

Ключевые слова: непреодолимая сила; форс-мажор; COVID-19; перевозка товаров.

© Eduard F. Shakhnazaryan,
Main Directorate of Ministry of Justice of Russia

Logistics of international transportation: impact of the pandemic

Abstract. The coronavirus pandemic has broken the continuous chain of interaction between the manufacturer and the consumer, forced to make serious adjustments to the logistics of most companies. The current paper, using the example of Russia, China and Europe, examines the impact of the pandemic, as well as the restrictive measures introduced in the field of transportation by various modes of transport. The paper has given a qualification to ‘force majeure circumstances’ on the part of the legislator. An urgent problem is also the fact that the courts of the Russian Federation do not classify the coronavirus pandemic as force majeure circumstances, which

deprives the parties of being exempted from civil liability due to the occurrence of such circumstances. Despite this, the current study, using the example of judicial practice, was able to note a tendency for certain indulgences to debtors by the courts (reducing the size of the penalty, penalties, etc.).
Keywords: force majeure; COVID-19; transportation of goods.

Коронавирусная инфекция COVID-19 (*coronavirus disease* 2019) уже вошла в историю и заставила многие страны принять меры чрезвычайного характера, что не может не влиять в негативном ключе в том числе и на сферу международной логистики. По самым скромным оценкам Всемирного банка, глобальная пандемия повлияла на снижение мировой экономики в среднем до 4,8% от ВВП [https://rospotrebnadzor.ru]. Самый сильный удар по субъектам предпринимательской деятельности пришелся на апрель—май 2020 г., так как именно в эти периоды в большинстве стран ввели «локдаун».

Оценить ближайшие перспективы в условиях распространения коронавирусной инфекции COVID-19 чрезвычайно сложно. Однако уже сегодня эксперты *Oxford Economics* утвердительно заявляют, что пандемия коронавируса вызовет глубокую рецессию в мировой экономике.

Последствия этих «бед» для субъектов логистики очевидны: закрытие магазинов, осуществляющих оптовые и розничные продажи, как следствие — снижение грузооборота и товарообмена. Введенный большинством крупных стран «пограничный санитарный контроль» резко увеличил сроки доставки товаров из-за вынужденных простоев транспорта на границах. В большинстве стран уменьшилось производство из-за сокращения перевозок, а в некоторых странах международные перевозки были вовсе приостановлены из-за закрытия границ.

Отметим, что пандемия коронавируса коснулась не только перевозчиков, осуществляющих перевозку товаров как внутри государства, так и за ее пределами. Сильно пострадавшими из-за введенных ограничительных мер также считаются арендодатели складских помещений, чьи склады и хранилища вынуждены были простаивать в связи с значительным снижением грузооборота.

В Российской Федерации актуальной проблемой остается отсутствие со стороны государства единого и последовательного механизма действий субъектов предпринимательской деятельности при наступлении форс-мажорных обстоятельств, а также непризнание пандемии коронавируса обстоятельством непреодолимой силы, что не дает стороне быть освобожденным от гражданской правовой ответственности.

С одной стороны, еще в марте 2020 г. глава Всемирной организации здравоохранения Т. Гебрейесус заявил, что ситуация с коронавирусной инфекцией может быть охарактеризована, как пандемия. Такое решение, по мнению руководителя Всемирной организации здравоохранения, помимо прочего, обусловлено скоростью и масштабами передачи новой

инфекции. С другой стороны, последствия эпидемии COVID-19 затронули практически все сектора экономики. Особенно пострадавшей считается транспортная сфера, а именно гражданская авиация. О влиянии последствий эпидемии на сферу логистики будет рассмотрено далее.

В сложившихся условиях значение имеет и квалификация последствий пандемии COVID-19, прежде всего, связанных с расторжением, неисполнением или ненадлежащим исполнением заключенных гражданско-правовых договоров в Российской Федерации. Здесь можно сразу отметить, что ФАС России в письме от 18 марта 2020 г. № ИА/21684/20 указала, что коронавирусная инфекция является обстоятельством непреодолимой силы. Аналогичную правовую позицию высказал Минфин России в письме от 19 марта 2020 г. № 24-06-06/21324.

При этом стоит сразу оговориться, что не все представители юридического научного сообщества согласны с такой позицией. Так, например, К. А. Волков, рассуждая на тему, пишет, что «Российская Федерация стала не первой страной, в которой была зафиксирована коронавирусная инфекция COVID-19. Можно сделать вывод о том, что присутствовала предсказуемость распространения данной инфекции на территории нашей страны. Более того, само по себе заболевание нельзя считать непреодолимой силой, так как в соответствии с ГК РФ обстоятельства непреодолимой силы должны делать невозможным надлежащее исполнение обязательств. Развитие же информационно-телекоммуникационных систем, а также возможностей удаленного исполнения многих гражданско-правовых обязательств указывает на то, что вирус COVID-19 должен учитываться для соответствующего должника в качестве непреодолимой силы с учетом имеющихся возможностей своевременного исполнения обязательств» [1, стр. 41].

При этом, как совершенно справедливо высказался Д. Казин: «В условиях уже начавшейся пандемии имеют значение не только ее последствия применительно к исполнению уже заключенных договоров, но и правильное определение условий вновь заключаемых договоров. В такой обстановке особенно важным становится правильное распределение рисков между контрагентами, а потому участникам оборота нужно задуматься о включении в договоры специальных условий относительно рисков, связанных с пандемией» [2].

Тем не менее, несмотря на полярность научных точек зрения на этот счет, законодатель все же предпринял попытку признать пандемию форс-мажорным обстоятельством, в результате чего возникла также необходимость вынесения соответствующих разъяснений, которые были сформулированы Верховным Судом РФ как рекомендации по вопросам применения законодательства о форс-мажоре в двух Обзорах судебной практики — от 21 апреля 2020 г. и 30 апреля 2020 г.

В первом Обзоре Верховный Суд РФ со ссылками на норму ст. 401 ГК РФ о форс-мажоре и на ранее принятое постановление Пленума Верховного

Суда РФ от 24 марта 2016 г. № 7, указал на то, что «признание новой коронавирусной инфекции обстоятельством непреодолимой силы не может быть универсальным для всех категорий должников» [https://www.vsrf.ru]. Верховный Суд РФ также пояснил, что судам необходимо учитывать регион, тип и условия деятельности, а также характер и срок обязательства, добросовестность должника и др.

Можно предположить, что именно данное пояснение и повлекло неоднозначность арбитражной практики и различие мотивов судов при принятии ими судебных решений.

Однако решением Арбитражного суда Кемеровской области № А27-746/2020 были частично удовлетворены требования о взыскании неустойки по договору 2017 г. за период неисполнения с 21 мая 2019 г. по 30 декабря 2019 г. Судом приняты во внимание доводы ответчика о том, что его деятельность относится к наиболее пострадавшей от эпидемии (автомобильный грузовой транспорт), но не отменил, а лишь снизил размер неустойки, не освободив должника от ответственности, с аргументацией того, что задолженность возникла еще до установления соответствующих ковидных ограничений.

Стоить отметить решение Арбитражного суда Кировской области № А28-4255/2020 о взыскании долга за поставку товара, в котором судом не принято во внимание ходатайство ответчика об отложении судебного заседания из-за невозможности прибытия ввиду коронавируса. Суд мотивировал тем, что в период действия ограничительных мер железнодорожное сообщение было сохранено.

Таким образом, можно сделать вывод, что суды однозначно принимают тот факт, что в столь неблагоприятных экономических условиях субъекты гражданского оборота остро нуждаются в послаблениях мер ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение взятых на себя обязательств, ведь зачастую стороны договора попросту были лишены объективной возможности исполнить обязательство надлежащим образом ввиду тех или иных причин, связанных с пандемией.

Подводя итог проведенному обзору судебных решений по квалификации пандемии как основания освобождения сторон от обязательства или изменения/расторжения договора по этой причине, необходимо отметить разноплановый и нетипичный характер рассмотрения судами указанной категории дел. Суды оценивают каждый конкретный случай индивидуально, а самым принципиальным моментом считается выяснение причинно-следственной связи между форс-мажором и неисполнением обязательства и детальное оценивание доказательств невозможности исполнения обязательства. При этом важно учитывать, что пандемия продолжается, и судебная практика, соответственно, еще формируется и не приобрела своего окончательного вида.

Далее в статье на примере России, Китая и Европы будут рассмотрены проблемы организации международной логистики, вызванные пандемией

коронавируса.

Логистика в России

Наиболее популярными видами перевозки товаров в России являются автомобильные и железнодорожные, причем как до пандемии, так и в период ее распространения. С точки зрения ценовой политики и эффективности в России доставки товаров воздушным, морским и внутриводным транспортом являются менее привлекательными для субъектов предпринимательской деятельности.

К преимуществам перевозки товаров железнодорожным сообщением относят следующие: экологическая безопасность, более высокая безопасность транспортировки товаров, чем у автомобильного транспорта, систематичность перевозок, несмотря на погодные условия в отличие от воздушного транспорта, а также экономичность и вместимость.

Однако стоить отметить, что железнодорожный транспорт, несмотря на свою привлекательность для осуществления перевозок, имеет ряд недостатков. Территории РФ имеют глобальные масштабы, и не каждый регион оснащен возможностью принимать железнодорожные сообщения. В связи с этим доставка в часть регионов страны занимает длительное время: от двух недель и более, а в некоторые регионы России вовсе нельзя попасть железнодорожным сообщением (например: Алтай, Камчатка и др.).

В период активного распространения пандемии и введенных со стороны государства ограничений убытки транспортной отрасли составили более 250 млрд руб. [https://www.retail.ru/articles/logisticheskie-trendy-2020-2021-goda-vliyanie-pandemii-covid-19-na-perevozki/]. В указанный период основные потоки товарообмена из Китая и Европейского Союза были сокращены втрое. Установленные антиковидные меры спровоцировали длительные простои на границах, что привело к нарушению цепочки товарообмена между производителем и потребителем.

В России, как и во многих странах, самым пострадавшим видом сообщения на период введенных ограничений является авиасообщение. Из-за сложившейся эпидемиологической и экономической ситуации рейсы перевозок были подвержены систематическим изменениям, что вызывало длительный простой перевозимых товаров. Особенно это актуально для международных перевозок.

Положительная динамика отмечается в перевозках железнодорожным транспортом. Уже в начале 2021 г. сообщение между Китаем и Россией было в значительной степени восстановлено, а 14 января 2022 г. Пекин сделал официальное заявление о снятии ограничений на перевозки товаров из России железнодорожным транспортом. «Мы получили официальное уведомление от Пекина, что китайские железные дороги с сегодняшнего дня снимают ограничения на прием грузов через железнодорожные погранпереходы. Они были введены в начале декабря

2021 года в рамках усиления мер по профилактике COVID-19 и контролю над эпидемиологической ситуацией», — рассказали в пресс службе ОАО «РЖД»
[https://www.rbc.ru/business/15/01/2022/61e1d59f9a7947c44732f370].

Логистика в Китае

В начале 2020 г. Китай ограничил трансграничные перевозки товаров со всеми странами, что образовало коллапс в мировой логистике и стало одной из причин роста мировой инфляции. Важно отметить, что Китай является крупнейшим партнером России по поставке товаров, обеспечивая большую часть поставок продуктов как животного происхождения, пищевых продуктов, так и автомобилей и много другого.

Уже в середине 2020 г. Китай быстро восстановил импорт и экспорт товаров, но несмотря на это многие страны все еще сохраняли ограничительные меры. В связи с этим большая часть поступающих контейнеров с товарами из Китая в различные страны не могло быть возвращено обратно в Китай, что вызвало кризис глобальной цепочки или как по-другому его называют «Контейнерный кризис». Для разрешения сложившейся ситуации китайские логистические компании стали доплачивать транспортным компаниям за доставку пустых контейнеров обратно в Китай. В связи с этим некоторые грузоперевозчики потеряли интерес к поставке товаров из других стран (Северная и Южная Америка, Европа), так как заработать на доставке пустых контейнеров в Китай стало проще.

На период пандемии все виды транспорта в Китае считались пострадавшими. Логистическим компаниям необходимо было экстренно строить альтернативные и наименее затратные пути перевозок. Так, большинство автомобильных перевозок в провинциях были заменены на железнодорожные сообщения. Именно железнодорожный транспорт в Китае в период пандемии показал себя с наиболее эффективной, оперативной и рентабельной стороны. Железнодорожные сообщения китайских провинций осуществляли сообщения в круглосуточном режиме, что поспособствовало заводам, различным фабрикам оперативно восстановить работу. В середине марта Гуанчжоу восстановил железнодорожные сообщения с Россией. Несмотря на некоторые внезапно возникающие сложности при осуществлении перевозок товаров через границу (например: перекрытие в середине 2021 г. Суэцкого канала) сообщение между Китаем и многими странами уже можно с уверенностью назвать наиболее восстановленным.

Власти Китая предприняли меры, способствовавшие стабилизации сложившейся ситуации. Так, уже в конце 2020 г. были отменены дорожные сборы за проезд по мостам и тоннелям плоть до окончания пандемии. Для транспорта, перевозящего предметы первой необходимости, были упрощены пограничные контроли. Со стороны государства предоставлялась активная финансовая поддержка малому бизнесу.

Логистика в Европе

Как и во многих странах, так и в Европе, наиболее пострадавшим видом транспорта является воздушный. Отмечается, что воздушный транспорт, хотя и служит во многих случаях самым быстрым способом доставки товаров, все же является самым затратным и рискованным. Из-за закрытия границ многие перевозчики и туристические компании вынуждены были возвратить своим клиентам уплаченные денежные средства за купленные билеты.

В отличие от Китая, одним из самых востребованных и рентабельных видов транспорта в Европе является автомобильный транспорт. Это вызвано короткими расстояниями внутренних перевозок.

Несмотря на то что во многих регионах Европы уже с начала 2021 г. были отменены ограничения на передвижение грузового автотранспорта в выходные дни, дороги оставались почти пустыми. Поток автомобилей в 2020—2021 гг. по сравнению с 2019 г. снизился более чем на 60%. Это привело к нехватке компаний, осуществляющих перевозку товаров, что явилось причиной резкого увеличения цен на услуги перевозок.

В начале 2021 г. в Европе у субъектов предпринимательской деятельности появилась возможность приостановить на неопределенный срок заключенные сделки в связи с форс-мажорными обстоятельствами. Более того, власти некоторых европейских стран позволили пострадавшей стороне отсрочить оплату аренды во время кризиса. Указанные действия со стороны европейских властей явились превентивными и способствующими мерами сдерживания роста цен и стабилизации сложившейся ситуации.

Таким образом, изучив практику России и международных партнеров в период пандемии, можно прийти в выводу, что несмотря на вариативность перевозок наиболее актуальным, стратегически важным и наименее пострадавшим видом перевозок является железнодорожное сообщение. Отмечается, что пандемия дала новые возможности и пути развития железнодорожному транспорту. В свою очередь практически во всех странах наиболее затратным и пострадавшим оказалось авиасообщение. Организация стабильной, бесперебойной логистики как внутри государства, так и за ее пределами, имеет особое значение для экономики любой развивающейся страны.

Литература

1. Волков, К. А. Пандемия COVID-19 как обстоятельство непреодолимой силы / К. А. Волков // Юридическая практика. — 2020. — № 1.
2. Казин, Д. COVID-19 как форс-мажор / Д. Казин // URL: https://www.garant.ru/ (дата обращения: 21 февраля 2022 г.).

References

1. Volkov, K. A. Pandemiya COVID-19 kak obstoyatel'stvo nepreodolimoy sily [COVID-19 pandemic as a force majeure] / K. A. Volkov // Yuridicheskaya praktika. — 2020. — № 1.

2. Kazin, D. COVID-19 kak fors-mazhor [COVID-19 as a force majeure] / D. Kazin // URL: https://www.garant.ru/ (data obrashcheniya: 21 fevralya 2022 g.).

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347:347.763

© Корнукова Мария Сергеевна,
Российский университет транспорта (МИИТ)
KornukovaMS@economy.gov.ru

Терминологическая неопределенность правового регулирования перевозок с участием различных видов транспорта

Аннотация. Актуальность исследования обусловлена тем, что в настоящее время наиболее эффективным способом осуществления перевозок, позволяющим обеспечить высокую грузоподъемность, быстроту и своевременность доставки грузов в пункт назначения и высокий уровень транспортной безопасности, является перевозка, совершаемая различными видами транспорта (прямая смешанная перевозка). Вместе с тем правовое регулирование прямых смешанных (мультимодальных) перевозок оставляет ряд нерешенных проблем и вопросов правового характера. Поэтому развитие организации прямых смешанных (мультимодальных) перевозок является одной из актуальных стратегических задач транспортного сектора России. Статья посвящена изучению основных терминологических подходов отечественных и зарубежных ученых при описании перевозок различными видами транспорта. Автором исследуется проблема терминологической неточности и отсутствия единого подхода при раскрытии сущности понятий «прямая смешанная перевозка», «комбинированная перевозка», «перевозка в прямом смешанном сообщении», «интермодальная перевозка», «мультимодальная перевозка». В результате анализа отраслевого транспортного законодательства, а также проекта федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» автором выявлен ряд недостатков современного транспортного законодательства РФ, внесены предложения, направленные на его совершенствование. Цель исследования состоит в изучении системы различных взглядов и подходов для формирования единой концепции толкования терминов в транспортной сфере, их систематизации и совершенствования. В статье автором рассмотрены основные преимущества перевозок, совершаемых различными видами транспорта, выявлен ряд проблемных аспектов в области правового регулирования указанного вида перевозок.

Ключевые слова: перевозка; прямая смешанная перевозка; мультимодальная перевозка; комбинированная перевозка; интермодальная перевозка.

© Mariya S. Kornukova,
Russian University of Transport

Terminological uncertainty of legal regulation of transportation involving various modes of transport

Abstract. The relevance of the current study is due to the fact that at present the most effective way of transportation, which allows to ensure high freight capacity, speed and timeliness of delivery of goods to their destination and a high level of transport security, is transportation by various modes of transport (direct mixed transportation). At the same time, the legal regulation of direct mixed (multimodal) transportation contains a number of unresolved problems and issues of a legal nature. Therefore, the development of the organization of direct mixed (multimodal) transportation is one of the urgent strategic tasks of the Russian transport sector. The current paper deals with the study of the main terminological approaches of domestic and foreign scientists in describing transportation by various modes of transport. The author has investigated the problem of terminological inaccuracy and the lack of a unified approach to the essence of the concepts of “direct mixed transportation”, “combined transportation”, “transportation in direct mixed traffic”, “intermodal transportation”, “multimodal transportation”. As a result of the analysis of sectoral transport legislation, as well as the draft federal law “On direct mixed (combined) transportation”, there has been identified a number of shortcomings of the modern transport legislation of the Russian Federation, and there have been made proposals aimed at improving it. The purpose of the study was to investigate a system of different views and approaches to the formation of a unified concept of the interpretation of terms in the transport sector, their systematization and improvement. In the paper there has been considered the main advantages of transportation by various modes of transport, and identified a number of problematic aspects in the field of legal regulation of transportation.

Keywords: transportation; direct mixed transportation; multimodal transportation; combined transportation; intermodal transportation.

Транспортная отрасль имеет стратегическое значение для экономики государства. Полномасштабное развитие транспортной отрасли, увеличение протяженности транспортных путей и развитие международных торговых связей привело к необходимости

осуществления перевозки, используя различные виды транспорта. В свою очередь отношения, связанные с перевозкой разными видами транспорта, создали в профессиональном и научном сообществах предпосылки к появлению новых отраслевых терминов.

Несомненно, от устойчивой и эффективной работы транспорта во многом зависят условия и уровень жизни населения, свободное и бесперебойное перемещение товаров и услуг, поддержание конкуренции на высоком уровне, повышение инвестиционной привлекательности государства в глазах отечественных и иностранных инвесторов, а также расширение и укрепление долгосрочных, крепких международных связей, интеграция в мировую экономическую систему. Вместе с тем в условиях нестабильной и изменчивой внешней среды перед государством встает неоспоримая стратегическая задача по созданию крепкой, современной транспортной инфраструктуры, а также новых инструментов для ее правового регулирования, отвечающих потребностям и современным реалиям жизни общества, государств всего мира.

В настоящее время одним из наиболее дискуссионных и интересных для исследования вопросов является терминологическая неопределенность и отсутствие единого подхода при раскрытии понятий в сфере перевозок различными видами транспорта. Несмотря на широкое использование терминов в области перевозок различными видами транспорта («прямая смешанная перевозка», «перевозка в прямом смешанном сообщении», «мультимодальная перевозка», «комбинированная перевозка»), до сих пор отсутствует единый подход к толкованию указанных терминов. Вероятно, причинами данной проблемы является, прежде всего, существование в юридической доктрине огромного количества различных взглядов и подходов к раскрытию сущности вышеназванных понятий, что говорит о том, что за многие годы существования процессов по перевозке различными видами транспорта у теоретиков и практиков так и не сформировался единый подход.

Проблема терминологической неопределенности в области перевозок различными видами транспорта связана с тем, что в законодательстве по данному вопросу нет стабильности и однозначности. Современное транспортное законодательство РФ характеризуется высокой противоречивостью правовых норм, отсутствием единой и целостной системы. Правовое регулирование отношений в области перевозок различными видами транспорта осуществляется посредством отдельных отраслевых уставов и кодексов. Вместе с тем в Гражданском кодексе Российской Федерации (далее — ГК РФ) определенны общие условия отношений сторон по договору прямой смешанной перевозки. Однако отраслевое законодательство в виде указов и кодексов не может в полной мере стать заменой единого, структурированного федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках». По всей видимости, уклон в пользу отраслевого законодательства приводит к определенным

трудностям и недостаточен применительно к вопросам правового регулирования мультимодальных перевозок и связанным с ними отношениям. В связи с этим российское транспортное законодательство требует комплексного анализа, изучения коллизий и недостатков с целью совершенствования и его адаптации к современным условиям.

В ходе изучения различных подходов в зарубежной и отечественной литературе установлено, что при описании перевозок, совершаемых различными видами транспорта, используют следующие термины:

— «смешанная перевозка»;
— «перевозка в прямом смешанном сообщении»;
— «комбинированная перевозка»;
— «интермодальная перевозка»;
— «прямая смешанная перевозка»;
— «мультимодальная перевозка».

Подобная терминологическая неопределенность указывает на отсутствие единого подхода при описании одного и того же процесса, что свидетельствует о существовании пробела в российском законодательстве в исследуемой области. Принцип «определенности права», выдвинутый И. А. Покровским, наиболее точно объясняет необходимость существования термина в одном значении [7, стр. 89, 105], а при его использовании в ином значении требуется делать соответствующие оговорки [1, стр. 37]. По мнению О. А. Красавчикова, существование разногласий в толковании базовых понятий в области прямых смешанных перевозок «не может не привести к различным недоразумениям и затруднениям теоретического и практического порядка» [6, стр. 117].

Исследованиям терминологической неопределенности в сфере перевозок различными видами транспорта посвятили свои работы многие отечественные и зарубежные ученые (А. В. Галин, Н. Ю. Ерпылева, И. В. Гетьман-Павлова). Вместе с тем на современном этапе развития транспортной отрасли до сих пор отсутствует единый подход относительно терминов, характеризующих перевозки разными видами транспорта. Исследователь Департамента логистики и управления цепями поставок Университета нефти и энергетики Аман Дуа, проведя анализ в своей работе различных точек зрения к толкованию мультимодальных перевозок, пришел к выводу, что исследования теоретических аспектов типологии подобных перевозок находятся на начальной стадии [1].

Вышеизложенное не только подтверждает актуальность избранной темы, но и определяет целесообразность рассмотрения различных терминологических подходов, применимых как в России, так и в других государствах.

В отечественной доктрине образовалось три подхода к трактовке исследуемых понятий.

1. Сторонники первого подхода понятия «мультимодальная перевозка» и «прямая смешанная перевозка» считают тождественными (Н. А. Бутаков,

С. Ю. Морозов).

2. Второй подход характеризуется разграничением понятий «прямая смешанная перевозка» и «комбинированная перевозка» ввиду необходимости сохранения и выделения свойственных таким перевозкам отличительных признаков (В. В. Тюпа).

3. Согласно третьему подходу необходимо разграничивать понятия «комбинированная перевозка», «интермодальная перевозка» и «мультимодальная перевозка», поскольку они представляют собой отдельные виды смешанных перевозок (Н. Ю. Ерпылева, И. В. Гетьман-Павлова).

Ряд ученых используют в своих работах понятие «смешанная перевозка» (Н. Н. Барков, Г. А. Левиков, В. В. Тарабанько), другие — «комбинированная перевозка» (Е. З. Прокопьева), третьи — «мультимодальная перевозка» (С. В. Милославская, К. И. Плужников, В. С. Никифоров).

В ГК РФ (ст. 788) закреплено общее понятие прямых смешанных перевозок. Вместе с тем отраслевое законодательство (кодексы, уставы) в полной мере не раскрывает термин «прямая смешанная перевозка» или «перевозка в прямом смешанном сообщении». Так, в Воздушном кодексе Российской Федерации исследуемый термин отсутствует. Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) не раскрывает исследуемый термин, а лишь содержит указание на возможность предъявления претензии к перевозчику, доставившему груз в конечный пункт перевозки (ст. 403). В Кодексе внутреннего водного транспорта Российской Федерации (далее — КВВТ РФ) перевозкам грузов в прямом смешанном сообщении отведена целая глава XIV. Статья 104 КВВТ РФ закрепляет, что перевозки грузов могут осуществляться в прямом смешанном сообщении посредством взаимодействия внутреннего водного транспорта с железнодорожным транспортом, морским транспортом, воздушным транспортом, автомобильным транспортом. Такие перевозки осуществляются на основании единого транспортного документа (транспортной накладной), составленного на весь путь следования грузов. Вместе с тем Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации в гл. V содержит аналогичное представленному в КВВТ РФ определение с указанием на предпочтительное использование железнодорожного транспорта.

Вышеизложенное позволяет выделить немаловажный аспект, характерный для исследуемого вида перевозок, — это конкуренция транспортов различного вида. Данный феномен подтверждается существованием различий в описании аналогичных процессов в зависимости от используемого транспорта. По мнению Н. А. Троицкой, М. В. Шилимова, А. Б. Чубукова, «каждый вид транспорта старается отстоять, прежде всего, свои права и интересы; на каждом виде транспорта сложилась своя правовая база, коренная ломка которой не всегда может дать положительные результаты» [8, стр. 283]. Принятие единого закона в

области прямых смешанных перевозок, по всей видимости, позволит решить указанную проблему и уравнять «в правах» все виды транспорта, участвующие в перевозке на всем пути следования.

Историческое происхождение термина «прямые смешанные перевозки» при описании перевозок, совершаемых различными видами транспорта, берет свои корни из дореволюционной российской правовой доктрины. Так, своему первому законодательному закреплению термин «прямые смешанные перевозки» обязан Общему Уставу российских железных дорог 1885 г. (далее — Устав 1885 г.), который не только является первым специальным кодифицированным источником железнодорожного транспорта в России, но и закрепил основные понятия, большинство из которых используется и в настоящее время (Л. М. Агекян). Ссылаясь на Устав 1885 г., Г. Ф. Шершеневич уместно отметил, что сообщение будет прямым смешанным в тех случаях, когда в перевозке наряду с железной дорогой участвуют другие транспортные предприятия [9, стр. 220]. При этом в дореволюционном законодательстве термин «прямое смешанное сообщение» имел определенное значение: *сообщением* именовалась перевозка; *прямое сообщение* представляло собой перевозку по единому документу, осуществляемую разными перевозчиками, объединенными солидарной ответственностью; *прямое смешанное сообщение* — перевозка по единому документу при участии нескольких видов транспорта, в которой перевозчики несут солидарную ответственность [5, стр. 150]. Так, термин «перевозка в прямом смешанном сообщении» получил свое закрепление в современном законодательстве, однако частично потерял свое прежнее смысловое значение. По мере развития отечественного законодательства исследуемый термин утратил одно из важнейших своих признаков — признак, определяющий ответственность участников подобного вида перевозки. В связи с этим термин «прямое смешанное» перестало использоваться в своем первоначальном значении. Кроме того, по результатам анализа исторического и современного нормативного толкования термина «сообщение» сделан вывод о том, что при описании перевозок, совершаемых различными видами транспорта, целесообразнее применять термин «смешанная перевозка», а не «смешанное сообщение». Применение терминов «прямое смешанное сообщение» в настоящее время недостаточно обоснованно, поскольку оно не несет смысловой нагрузки («сообщение» — перевозка, а «прямое» указывает на ответственность участников перевозки).

В ст. 2 проекта федерального закона «О прямых смешанных (комбинированных) перевозках» закреплено следующее определение: «перевозка груза в прямом смешанном сообщении — перевозка груза разными видами транспорта, в том числе в железнодорожно-паромном сообщении, осуществляемая с перегрузкой (перевалкой) груза в пути следования с одного вида транспорта на другой вид транспорта, по единому транспортному документу, оформленному на весь путь

следования, а также комбинированная перевозка груза разными видами транспорта, в том числе в железнодорожно-паромном сообщении, без перегрузки груза из транспортного средства, в котором перевозка была начата, по единому транспортному документу, оформленному на весь путь следования».

В ходе анализа определения, закрепленного в тексте проекта федерального закона, установлено, что предложенное законодателем определение весьма перегружено, недостаточно раскрывает сущность понятия и весьма сложно для восприятия иностранными участниками перевозок. При применении предложенного в проекте федерального закона определения могут возникнуть трудности перевода понятий «прямая смешанная перевозка» и «комбинированная перевозка», так как международному законодательству более известен термин «*multimodal transport*» («мультимодальная перевозка»).

Ряд ученых считают, что термин «прямые смешанные перевозки» исторически появился в результате перевода на русский язык международной конвенции ООН — *International Multimodal Transport of Goods* — Конвенция о смешанных перевозках грузов 1980 г. (далее — Конвенция). Согласно п. 1 ч. 1 Конвенции международная смешанная перевозка — перевозка грузов, по меньшей мере, двумя разными видами транспорта на основании договора смешанной перевозки из места в одной стране, где грузы поступают в ведение оператора смешанной перевозки, до обусловленного места доставки в другой стране.

В Словаре терминов, изданном Европейской экономической комиссией ООН (*United Nations Economic Commission for Europe* (*UNECE*)) мультимодальная перевозка представляет собой перевозку двумя и более видами транспорта [2].

Вместе с тем в англоязычной литературе фигурирует комплекс различных терминов при описании перевозок различными видами транспорта, в частности: «*mixed transport*», «*mixed-mode transport*», «*mixing transport modes*» (О. Н. Ларин), «*transport operations by several modes of transport*» (О. Н. Ларин), «*multimodal transport*», что также свидетельствует об отсутствии единого понятийного подхода.

Вышеизложенное позволяет выделить следующие основные признаки мультимодальных перевозок с точки зрения международного законодателя:

1) перевозка осуществляется двумя и более видами транспорта;

2) основанием для перевозки является соответствующий договор;

3) перевозка осуществляется по одному транспортному документу;

4) ответственным за перевозку является оператор мультимодальной перевозки.

Таким образом, считаем целесообразным положить в основу дефиниции исследуемого понятия основные характеризующие его признаки и исключить слова, не несущие смысловой нагрузки.

При создании единой комплексной дефиниции понятия прямых смешанных перевозок необходимо учитывать характерные особенности таких перевозок:

— участие в перевозке нескольких видов транспорта;

— осуществление перевозки по единому документу;

— наличие специальной фигуры — оператора [4, стр. 113—114].

Вместе с тем понятие «комбинированная перевозка» следует отделить от понятия «прямых смешанных перевозок», поскольку указанный вид перевозки имеет самостоятельное значение. Характерная особенность комбинированных перевозок заключается в том, что такая перевозка осуществляется в специальных укрупненных грузовых единицах (контейнерах, съемных кузовах) или с использованием транспортных средств одного вида для перевозок других. В целях исключения терминологической неточности представляется необходимым данные понятия отделить друг от друга, а комбинированную перевозку рассматривать как вид прямой смешанной перевозки.

Таким образом, определение прямых смешанных перевозок, содержащееся в проекте федерального закона, требуется пересмотреть и доработать с учетом международного опыта. В целях предотвращения терминологической путаницы и упрощения толкования термины «прямые смешанные перевозки» и «комбинированные перевозки» следует разделить и дать каждому свое толкование, поскольку каждый из терминов имеет самостоятельное значение.

Термины «смешанная перевозка» и «мультимодальная перевозка» не являются равнозначными ввиду отсутствия в российском законодательстве фигуры оператора, ответственного за перевозку. В ходе доработки проекта федерального закона необходимо учесть указанное обстоятельство для унификации терминов российского и зарубежного транспортного законодательства.

Предлагается сформулировать определение прямых смешанных (комбинированных) перевозок или мультимодальных перевозок следующим образом: «Прямые смешанные (комбинированные) или мультимодальные перевозки представляют собой перевозку грузов, пассажиров, багажа двумя и более видами транспорта на основании договора смешанной перевозки по единому транспортному документу в конечный пункт назначения под ответственность оператора смешанной перевозки».

В ходе исследований установлено, что в целях совершенствования правового регулирования в области прямых смешанных перевозок целесообразно определить статус лица, ответственного за перевозку груза в прямом смешанном (комбинированном) сообщении, а именно транспортного оператора, его основные функции, права и обязанности. Российское законодательство не содержит фигуру оператора прямой смешанной (комбинированной) перевозки грузов. При этом статус

оператора более конкретизирован в Конвенции (ст. 2), согласно которой оператором смешанной перевозки признается лицо, которое от собственного имени или через другое действующее от его имени лицо заключает договор смешанной перевозки и выступает в качестве стороны договора или от имени грузоотправителя или перевозчиков, которые участвуют в операциях смешанной перевозки, и принимает на себя ответственность за исполнение договора в полном объеме. Так, роль оператора в прямой смешанной перевозке неоспорима и велика, поскольку грузовладелец заключает договор только с одним лицом — оператором, а не со всеми фактическими перевозчиками, и ответственность за сохранность груза возникает только у оператора по договору прямой смешанной перевозки. В связи с изложенным предлагается введение в перевозный процесс и российское транспортное законодательство фигуры оператора, определение его статуса, прав и обязанностей, ответственности, а также считаем целесообразным пересмотрение прав и обязанностей не только оператора, но и экспедитора, перевозчика в отраслевых кодексах и уставах с целью исключения различного рода противоречий правового регулирования транспортного сектора.

В условиях всемирной глобализации особо актуальным становится развитие информационных технологий. Опыт мировых держав позволяет сделать вывод, что на сегодняшний день успех транспортного сектора зависит от легкости и быстроты осуществления перевозочных процессов. С этой целью необходимо адаптировать перевозку прямым смешанным сообщением к новым условиям жизни общества, внедрять новые методы и инструменты правового регулирования отношений в данной сфере. Предлагается использовать единый транспортный документ прямой смешанной перевозки и другие документы, связанные с перевозкой, в цифровом виде и осуществлять обмен ими в безопасной информационной среде.

В целях снижения информационных барьеров, обеспечения открытого взаимного сотрудничества и координации между участниками перевозки считаем необходимым предложить создать «Систему безопасных и быстрых интеллектуальных цепочек поставок». Также считаем необходимым усовершенствовать систему межведомственного взаимодействия. Благодаря данной системе станет возможным осуществлять эффективный обмен информацией в защищенной среде, доступ к которой будет иметь определенный круг лиц, а также осуществлять взаимодействие с таможенными органами внутри государства, в рамках Евразийского экономического союза и другими зарубежными партнерами.

Предполагается, что система цифровых транспортных цепочек груза должна включать в себя интегрированную информацию о владельце, грузе, документах на всех этапах перевозки, транспортных средствах, на

которых осуществляется перемещение груза через границу. Таким образом, будет создана интегрированная безопасная среда для органов таможенной службы, логистических компаний, контрольных органов и бизнес-сообществ, которая соединит в себе актуальную информацию о цепочках движения грузов, обеспечит быстрый и эффективный таможенный контроль, ускорит процесс перевозки, значительно облегчит работу сотрудникам таможенных органов. Тем самым цифровизация процессов обмена информацией будет способствовать повышению роли и престижа государства, усилит прозрачность различных таможенных процедур, повысит доверие в глазах участников внешней экономической деятельности, реализует стратегические цели и задачи государства.

Итак, совершенствование и создание благоприятных условий для развития транспорта является одной из стратегических задач России. С этой целью необходимо взять курс на создание единой транспортной системы, которая в полной мере бы обеспечила запросы на безопасность как бизнес-сообщества, так и общества и государства в целом. Для России, обладающей высокой пропускной способностью грузопотоков, развитие прямых смешанных перевозок — приоритетное направление для развития.

Вышеизложенное наглядно свидетельствует о том, что российское транспортное законодательство требует внесения значительных изменений и гармонизации. Вышеизложенные предложения по изменению и совершенствованию российского транспортного законодательства — далеко не полный перечень возможных путей для решения актуальных проблем в транспортной отрасли. Однако, считаем, они будут способствовать осуществлению эффективной перевозки грузов в прямом смешанном сообщении, создадут благоприятную почву к установлению единого механизма правового регулирования процесса перевозки различными видами транспорта, повлияют на развитие долгосрочных отношений и послужат фундаментом для создания стабильного и процветающего общества.

Литература

1. Aman Dua, Deepankar Sinha. Quality of multimodal freight transportation: a systematic literature review // World Review of Intermodal Transportation Research (WRITR). — 2019. — Vol. 8. — № 2. — P. 167—194.
2. TRANS/WP.24/2000/1. Международные правила толкования торговых терминов «Инкотермс 2000» // Материалы Международной торговой палаты издательством Внешнеэкономического Центра «Совинтерюр». — Москва, 1992.
3. Бажина, М. А. «Понятийный бум» при осуществлении перевозок различными видами транспорта в России и за рубежом: сравнительный анализ / М. А. Бажина, Е. П. Щекочихина // Вестник университета им. О. Е. Кутафина (МГЮА). — 2021. — № 1 (77).
4. Бажина, М. А. Правовое регулирование прямых смешанных перевозок в Российской Федерации / М. А. Бажина, Е. П. Щекочихина // Транспортное

право и безопасность. 2020. № 3(35).
5. Бутакова, Н. А. Правовое регулирование прямой смешанной перевозки грузов : дис. … д-ра юрид. наук / Н. А. Бутакова. — Москва, 2021.
6. Красавчиков, О. А. Юридические факты в советском гражданском праве / О. А. Красавчиков. — Москва : Госюриздат, 1950.
7. Покровский, И. А. Основные проблемы гражданского права / И. А. Петровский. — Москва : Статут, 1998.
8. Троицкая, Н. А. Мультимодальные системы транспортировки и интермодальные технологии : учебное пособие / Н. А. Троицкая, А. Б. Чубуков, М. В. Шилимов. — Москва : Издательский центр «Академия», 2009.
9. Шершеневич, Г. Ф. Учебник торгового права / Г. Ф. Шершеневич. — Москва : Спарк, 1994.

References

1. Aman Dua, Deepankar Sinha. Quality of multimodal freight transportation: a systematic literature review // World Review of Intermodal Transportation Research (WRITR). — 2019. — Vol. 8. — № 2. — P. 167—194.
2. TRANS/WP.24/2000/1. Mezhdunarodnyye pravila tolkovaniya torgovykh terminov «Inkoterms 2000» [International rules for the interpretation of trade terms "Incoterms 2000"] // Materialy Mezhdunarodnoy torgovoy palaty izdatel'stvom Vneshneekonomicheskogo Tsentra «Sovinteryur». — Moskva, 1992.
3. Bazhina, M. A. «Ponyatiynyy bum» pri osushchestvlenii perevozok razlichnymi vidami transporta v Rossii i za rubezhom: sravnitel'nyy analiz / M. A. Bazhina, Ye. P. Shchekochikhina [Conceptual boom" in the implementation of transportation by various modes of transport in Russia and abroad: a comparative analysis] // Vestnik universiteta im. O. Ye. Kutafina (MGYUA). — 2021. — № 1 (77).
4. Bazhina, M. A. Pravovoye regulirovaniye pryamykh smeshannykh perevozok v Rossiyskoy Federatsii [Legal regulation of direct multimodal transportation in the Russian Federation] / M. A. Bazhina, Ye. P. Shchekochikhina // Transportnoye pravo i bezopasnost'. 2020. № 3(35).
5. Butakova, N. A. Pravovoye regulirovaniye pryamoy smeshannoy perevozki gruzov : dis. … d-ra yurid. nauk [Legal regulation of direct mixed transportation of goods] / N. A. Butakova. — Moskva, 2021.
6. Krasavchikov, O. A. Yuridicheskiye fakty v sovetskom grazhdanskom prave [Legal facts in the Soviet civil law] / O. A. Krasavchikov. — Moskva : Gosyurizdat, 1950.
7. Pokrovskiy, I. A. Osnovnyye problemy grazhdanskogo prava [Main problems of civil law] / I. A. Petrovskiy. — Moskva : Statut, 1998.
8. Troitskaya, N. A. Mul'timodal'nyye sistemy transportirovki i intermodal'nyye tekhnologii [Multimodal transportation systems and intermodal technologies]: uchebnoye posobiye / N. A. Troitskaya, A. B. Chubukov, M. V. Shilimov. — Moskva : Izdatel'skiy tsentr «Akademiya», 2009.
9. Shershenevich, G. F. Uchebnik torgovogo prava [Textbook of commercial law] / G. F. Shershenevich. — Moskva : Spark, 1994.

УДК 347.3/7

© Жаворонков Владимир Алексеевич,
кандидат юридических наук,
Российский университет транспорта (МИИТ)
telec121.57@mail.ru

Трансформация судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств и ее методов на рубеже XX—XXI столетий

Аннотация. Статья посвящена становлению и развитию в России судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств в период со второй половины XX в. по начало текущего столетия. Автором исследуются истоки экспертизы, развитие и совершенствование ее методов. Наряду с традиционными, успешно применяемыми до настоящего времени, в статье освещаются и методы восстановления маркировочных обозначений, появившиеся благодаря последним научным разработкам как в нашей стране, так и за рубежом, включая методы, связанные с информационными и цифровыми технологиями. В статье перечислены видные российские ученые, сделавшие существенный вклад в развитие экспертизы, в том числе осуществляющие свою научную деятельность в стенах Юридического института Российского университета транспорта в настоящее время. Определенное внимание уделено и нормативно-правовой базе судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, а также развитию структуры подразделений экспертно-криминалистической службы ГУВД г. Москвы в указанный период.

Ключевые слова: судебно-экспертная деятельность; транспортное средство; маркировочные обозначения; первичная маркировка.

© Vladimir Al. Zhavoronkov,
Candidate of Law,
Russian University of Transport

Transformation of forensic examination of vehicle markings and its methods at the turn of the XX—XXI centuries

Abstract. The current paper deals with the formation and development of forensic examination of vehicle markings in Russia in the period from the second half of the XX century to the present days. The author has studied the origins of forensic examination, the development and improvement of its methods. Along with the conventional methods that were successfully used up to date, the paper has also highlighted the methods for restoring markings that appeared due to the latest scientific developments both in our country and abroad, including methods related to information and digital technologies. The paper has listed prominent Russian scholars who made a significant contribution to the development of forensic examination, including those currently working at the Law Institute of the Russian University of Transport. Some attention has been paid to the legal framework of forensic examination of vehicle markings, as well as to the development of the structure of the subdivisions of the forensic services of the Main Department of Internal Affairs of Moscow in the specified period.

Keywords: forensic activity; vehicle; markings; primary marking.

Научно-технический прогресс, являясь одним из основных показателей развития современного общества, обусловливает внедрение новейших достижений науки, техники и технологий во все сферы человеческой жизни, в том числе и в судебно-экспертную деятельность, которая постоянно развивается и совершенствуется благодаря как собственным научным исследованиям и разработкам, так и достижениям в других областях знаний. Одним из направлений этой деятельности является судебная экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств.

Первоначально методы экспертных исследований этого вида судебной экспертизы не отличались большим разнообразием. Предложенные в 1940-х гг. А. Д. Хананиным методы восстановления измененных или уничтоженных номеров, нанесенных на металлических поверхностях, в дальнейшем стали использоваться в судебной экспертизе маркировочных обозначений транспортных средств. Многие видные ученые [1, 2, 4], а также эксперты-практики высоко оценили возможности этого метода: он был прост, экономичен и эффективен. Параллельно разрабатывались и другие методики проведения экспертных исследований в этом направлении. Например, в 1970-х гг. был разработан и апробирован метод рентгеноструктурного анализа [11]. Этот метод оказался эффективным, но в силу сложности его применения и необходимости использования дорогостоящего и громоздкого оборудования не получил широкого распространения на практике.

Необходимо отметить и то, что в те годы судебной экспертизе маркировочных обозначений транспортных средств вообще не уделялось большого внимания, поскольку проблема преступлений, связанных с изменением первичной идентификационной маркировки транспортных

средств перед правоохранительными органами практически не стояла. По указанной причине научные исследования в этой области носили ограниченный характер. С приходом 1990-х гг. все кардинально изменилось. Социально-экономические и политические преобразования в нашем государстве привели к тому, что в стране резко возрос спрос на продукцию автомобильной промышленности. Продукции, производимой в России и ввозимой из-за рубежа по официальным каналам, явно было недостаточно для его удовлетворения. Существовавшее же на тот момент законодательство позволяло ввозить автомобили из-за рубежа как частным лицам, так и коммерческим организациям; на рынок страны хлынул поток автомобилей из стран Европы, Азии и Америки. В результате чего в государстве образовался огромный сегмент рынка, значительная часть которого мгновенно оказалась криминализирована. Лавинообразный характер ввоза автомобилей, несовершенство законодательства и множество других причин — все это привело к тому, что отечественный рынок заполнился похищенными за рубежом и ввезенными в нашу страну транспортными средствами. Появилось множество криминальных схем по их ввозу и легализации. Так, например, принятым в 1995 г. соглашением между Российской Федерацией и Республикой Беларусь (Соглашение о Таможенном союзе между Российской Федерацией и Республикой Беларусь, ратифицированное Федеральным законом РФ от 4 ноября 1995 г. № 164-ФЗ) моментально воспользовались преступники, организовав транзит транспортных средств, похищенных в странах Европы, через Беларусь в нашу страну. Были и другие криминальные схемы, работавшие довольно продолжительное время; по информации из научных источников только в 1996 г. в странах Европы было похищено около 2,3 млн легковых автомобилей, значительная часть которых была ввезена именно в Россию [9, стр. 11]. Часть ввезенных автомобилей имела измененную идентификационную маркировку уже при пересечении российской границы. На других, легально ввезенных (с транзитными номерами) операции по ее изменению производились на территории РФ.

Ситуация осложнялась еще и тем, что органы, осуществляющие регистрацию и учет ввозимых транспортных средств, не располагали достаточным количеством квалифицированных кадров в области исследования маркировочных обозначений транспортных средств, ведь большой потребности в них до этого не было. Специальные учебные заведения страны, осуществлявшие подготовку кадров для экспертно-криминалистических подразделений (далее — ЭКП) органов внутренних дел на тот момент не выпускали специалистов данного профиля. На примере Москвы можно наглядно представить всю сложность кадровой и других проблем этого направления судебной экспертизы и проследить те изменения, которые произошли в конце 1990-х — начале 2000-х гг.,

позволившие в конце концов взять под контроль теневую сторону автомобильного бизнеса.

Москва — крупнейший мегаполис страны, место, где всегда были сосредоточены огромные материальные и людские ресурсы. Именно сюда поступала большая часть всех транспортных средств, ввозимых в страну из-за рубежа, и именно здесь вопрос о квалифицированных кадрах, специализирующихся в области исследования маркировочных обозначений транспортных средств встал особенно остро. На начало 1990-х гг. 4-й отдел экспертно-криминалистического управления (далее — ЭКУ) ГУВД г. Москвы (именно здесь осуществлялось производство экспертиз и исследований этого вида) насчитывал всего около десяти экспертов. В связи с описанными выше изменениями в экономике страны в тот период стало ясно, что справиться с проблемой все возрастающих потоков транспортных средств, ввозимых в страну, имеющимися силами просто невозможно. В связи с этим в 1993 г. на базе 4-го отдела ЭКУ ГУВД г. Москвы началось обучение специалистов из числа сотрудников экспертно-криминалистических отделов районных управлений внутренних дел г. Москвы.

В довольно сжатые сроки принятыми мерами удалось подготовить необходимое количество квалифицированных специалистов для проведения экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств в низовых ЭКП г. Москвы. Чуть позже в структуре ЭКУ ГУВД г. Москвы появилось новое подразделение — 8-й отдел (транспортно-трасологических исследований), созданный специально для проведения исследований этого направления. Сотрудники нового подразделения и специалисты, работающие в низовых ЭКП, внесли неоценимый вклад в борьбу с легализацией похищенного автотранспорта; например, в 2006 г., когда структура подразделений этого направления была сформирована полностью, ЭКП МВД России было проведено 13 673 экспертизы и 400 564 исследования маркировочных обозначений транспортных средств (данные из отчета формы 1-НТП «Отчет о работе ЭКП по применению научно-технических средств и методов в борьбе с преступностью»).

Наряду со структурно-организационными изменениями подразделений органов внутренних дел, осуществляющих производство экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств, развивались и совершенствовались правовая и методологическая базы этого направления. Принятое 19 ноября 1996 г. Правительством г. Москвы постановление № 911 «О взаимодействии городских структур со службами ГУВД г. Москвы в вопросах предотвращения незаконного завладения автотранспортом» во многом упорядочило работу ЭКП столицы в плане осуществления экспертного контроля при постановке транспортных средств на регистрационный учет в подразделениях ГАИ. Утвержденное Указом Президента РФ от 15 июня 1998 г. № 711 Положение о

Государственной инспекции безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации внесло существенные изменения в правила регистрации транспортных средств, определив, что транспортные средства, имеющие скрытые, поддельные, измененные номера узлов и агрегатов, не допускались к участию в дорожном движении путем отказа в регистрации и выдачи соответствующих документов. Положения данного Указа стали эффективными превентивными мерами, направленными на предотвращение краж транспортных средств с целью их последующей перепродажи. Совершенствовалась и нормативно-правовая база производства экспертиз и исследований. Так, 31 мая 2001 г. был принят Федеральный закон № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», определивший правовую основу, принципы организации и основные направления государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации. Издавались и внутриведомственные нормативные правовые акты, регламентирующие деятельность ЭКП, например, приказы МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в. экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» и от 11 января 2009 г. № 7 «Об утверждении Наставления по организации экспертно-криминалистической деятельности в системе МВД России». Менялась и нормативно-техническая база; в 2016 г. был принят новый Межгосударственный стандарт 33990-2016 «Транспортные средства. Маркировка. Технические требования. Vehicles. Statutory marking. Technical requirements».

Постоянно изменяющаяся технология нанесения маркировочных обозначения на заводах — производителях транспортных средств, а также появление новых способов ее неправомерного изменения потребовали совершенствования научно-методической базы производства судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств. В начале 2000-х гг. стало очевидным, что традиционные методы исследования (например, химическое травление) во многих случаях стали неэффективными. Это обусловило необходимость разработки и внедрения в практику новых методов исследования. В этот и последующий периоды времени был проведен ряд научных исследований по данной тематике, среди которых можно выделить, например, диссертацию на соискание ученой степени кандидата юридических наук Е. В. Чесноковой на тему «Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением» (г. Москва, 2007). Среди значимых печатных научных изданий нельзя не указать работы таких авторов, как Е. А. Китайгородский, А. В. Кочубей, С. В. Немцов, В. М. Райгородский [6. 7, 10, 12]. Совершенствовались и методы, заимствованные из других видов судебных экспертиз [5].

В это же время при исследовании маркировочных обозначений транспортных средств, наряду с традиционными, в арсенале ЭКП появились и новые методы исследования, существенно расширившие возможности судебной экспертизы этого вида. Стали применяться и новые, соответствующие этим методам технические средства. Среди новых методов можно выделить такие, например, как гамма— и рентгеновская дефектоскопия (с использованием переносных малогабаритных установок), в основе которой лежало воздействие гамма— или рентгеновскими лучами на исследуемый объект и последующий анализ получаемых изображений непосредственно на экране прибора или мониторе компьютера; инфракрасная дефектоскопия, позволяющая фиксировать нарушения кристаллической решетки металлов с помощью тепловизора; магнитопорошковый метод (метод магнитной суспензии), основанный на обнаружении ферромагнитными частицами рассеянных магнитных полей, возникающих из-за изменения намагниченности материала в местах набивки знаков; метод магнитооптического контроля с использованием прибора «Регула 7505М», высокая эффективность которого была подтверждена экспертной практикой. Указанный выше перечень методов исследования маркировочных обозначений транспортных средств, появившихся на рубеже двух последних столетий, безусловно, не является исчерпывающим. Существовали и другие методы, другое оборудование: это прибор для исследования маркировки кузова транспортного средства «ВНИК-04М», устройство вихретокового магнитографирования «Регула 7515М» и пр. В научной литературе были описаны и другие новые методы исследований, применяемые для установления (восстановления) измененной или уничтоженной маркировки, нанесенной по современным технологиям [8].

Между тем совершенствование криминальных способов изменения заводской маркировки транспортного средства, как указывалось выше, привело к тому, что используемые ранее на протяжении длительного периода времени, а также появившиеся относительно недавно методы исследований во многих случаях стали неэффективными. Так, если до конца 1990-х и начала 2000-х гг. первичная идентификационная маркировка подвергалась преимущественно частичному изменению (изменялись элементы знаков, отдельные знаки или их группа (часть маркировочного обозначения)), то в последующий период в подавляющем большинстве случаев заводская маркировка уничтожалась полностью. Это потребовало пересмотра некоторых устоявшихся подходов в этом направлении и привело к необходимости поиска принципиально новой стратегии производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств.

Развитие информационных и цифровых технологий подсказало и во многом предопределило возможность использования этих технологий в

судебной экспертизе маркировочных обозначений транспортных средств. Более того, по мнению многих ученых, с чем, безусловно, мы согласны, в современных условиях судебно-экспертная деятельность вообще невозможна без привлечения информационных ресурсов [13, стр. 409]. В основе метода, названного в научной литературе информационным методом исследования, лежит принцип, в соответствии с которым транспортное средство, его детали, узлы и агрегаты рассматриваются как носители криминалистически значимой информации. Установление этой информации в процессе исследования и ее правильная интерпретация являются ключом к решению основной задачи экспертиз и исследований этого вида — идентификации исследуемого транспортного средства при использовании существующих и подлежащих формированию информационных баз данных. Суть и значение этого направления, а также необходимость его развития уже нашло свое отражение в научной литературе [3]. Между тем на этом пути предстоит решить еще множество задач как нормативно-правового, так и организационно-методического характера, с тем, чтобы поднять и удерживать судебную экспертизу маркировочных обозначений транспортных средств на позициях, соответствующих современным требованиям.

Литература

1. Борисов, А. П. Выявление удаленных знаков на металлических и некоторых неметаллических предметах : практическое пособие / А. П. Борисов, Г. А. Скобелева. — Москва : НИИ милиции СССР, 1960.
2. Выборнова, А. А. Судебно-химическое исследование вещественных доказательств : методическое пособие / А. А. Выборнова. — Москва : Госюриздат, 1955.
3. Жаворонков, В. А. Информационно-компьютерное обеспечение судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств : учебное пособие / В. А. Жаворонков. — Москва : Юрлитинформ, 2020.
4. Исследование маркировочных данных автомототранспортных средств : учебное пособие / Л. С. Митричев [и др.]. — Москва : ВНИИ МВД СССР, 1990.
5. Криминалистическое исследование веществ, материалов и изделий : учебник / В. Н. Хрусталев [и др.] ; под общей редакцией В. Н. Хрусталева. — Москва : Издательский дом «Сириус»; Саратов: Амирит, 2019.
6. Кочубей, А. В. Восстановление удаленных маркировочных обозначений на металлах и сплавах / А. В. Кочубей // Криминалистическое исследование веществ, материалов и изделий : курс лекций. — Волгоград : ВЮА МВД России, 2002.
7. Китайгородский, Е. А. Современные методы экспертного исследования маркировочных обозначений транспортных средств : методические рекомендации / Е. А. Китайгородский, В. Е. Чесноков, Е. В. Чеснокова. — Москва : ЭКЦ МВД России, 2009.
8. Куфтерин, А. Н. Технико-криминалистическое обеспечение методики восстановления уничтоженных маркировочных обозначений на огнестрельном оружии и боеприпасах: современные особенности и инновации / А. Н. Куфтерин, А. А. Рудавин // Вестник Московского университета МВД России. — 2020. — № 1. — С. 130—133.

9. Нагайцев, А. А. Исследование маркировочных обозначений легковых автомобилей зарубежного производства : учебное пособие / А. А. Нагайцев. — Москва : БИНОМ, 1999.
10. Немцов, С. В. Исследование маркировочных обозначений на изделиях из металлов, полимерных и иных материалов : методические рекомендации / С. В. Немцов. — Москва : ЭКЦ МВД России, 2018.
11. Митричев, Л. С. Применение рентгеноструктурного анализа в криминалистической экспертизе / Л. С. Митричев, С. В. Стрелова, В. В. Торяник ; под редакцией Я. Д. Вишнякова. — Москва,1973.
12. Райгородский, В. М. Экспертиза восстановления измененных и уничтоженных маркировочных обозначений : учебное пособие / В. М. Райгородский, В. Н. Хрусталев, С. А. Ермолаев. — Саратов : Сарат. юрид. ин-т МВД России, 1999.
13. Россинская, Е. Р. Современное состояние и перспективы цифровизации судебно-экспертной деятельности // Теория и практика судебной экспертизы в современных условиях // Материалы VII Международной научно-практической конференции (г. Москва, 17—18 января 2019 г.), — Москва : РГ-Пресс, 2019.

References

1. Borisov, A. P. Vyyavleniye udalennykh znakov na metallicheskikh i nekotorykh nemetallicheskikh predmetakh [Detection of remote signs on metallic and some non-metallic objects]: prakticheskoye posobiye / A. P. Borisov, G. A. Skobeleva. — Moskva : NII militsii SSSR, 1960.
2. Vybornova, A. A. Sudebno-khimicheskoye issledovaniye veshchestvennykh dokazatel'stv [Forensic-chemical study of physical evidence]: metodicheskoye posobiye / A. A. Vybornova. — Moskva : Gosyurizdat, 1955.
3. Zhavoronkov, V. A. Informatsionno-komp'yuternoye obespecheniye sudebnoy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [Information and computer support for forensic examination of vehicle markings]: uchebnoye posobiye / V. A. Zhavoronkov. — Moskva : Yurlitinform, 2020.
4. Issledovaniye markirovochnykh dannykh avtomototransportnykh sredstv : uchebnoye posobiye / L. S. Mitrichev [i dr.]. — Moskva : VNII MVD SSSR, 1990.
5. Kriminalisticheskoye issledovaniye veshchestv, materialov i izdeliy [Forensic investigation of substances, materials and products]: uchebnik / V. N. Khrustalev [i dr.] ; pod obshchey redaktsiyey V. N. Khrustaleva. — Moskva : Izdatel'skiy dom «Sirius»; Saratov: Amirit, 2019.
6. Kochubey, A. V. Vosstanovleniye udalennykh markirovochnykh oboznacheniy na metallakh i splavakh [Restoration of deleted markings on metals and alloys] / A. V. Kochubey // Kriminalisticheskoye issledovaniye veshchestv, materialov i izdeliy : kurs lektsiy. — Volgograd : VYUA MVD Rossii, 2002.
7. Kitaygorodskiy, Ye. A. Sovremennyye metody ekspertnogo issledovaniya markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [Modern methods of expert research of vehicle markings]: metodicheskiye rekomendatsii / Ye. A. Kitaygorodskiy, V. Ye. Chesnokov, Ye. V. Chesnokova. — Moskva : EKTS MVD Rossii, 2009.
8. Kufterin, A. N. Tekhniko-kriminalisticheskoye obespecheniye metodiki vosstanovleniya unichtozhennykh markirovochnykh oboznacheniy na ognestrel'nom oruzhii i boyepripasakh: sovremennyye osobennosti i innovatsii [Technical and forensic support of the methodology for the restoration of destroyed markings on firearms and ammunition: modern features and innovations] / A. N. Kufterin, A. A. Rudavin // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2020.

— № 1. — S. 130—133.
9. Nagaytsev, A. A. Issledovaniye markirovochnykh oboznacheniy legkovykh avtomobiley zarubezhnogo proizvodstva [Study of marking designations of foreign-made passenger cars]: uchebnoye posobiye / A. A. Nagaytsev. — Moskva : BINOM, 1999.
10. Nemtsov, S. V. Issledovaniye markirovochnykh oboznacheniy na izdeliyakh iz metallov, polimernykh i inykh materialov [Study of markings on products made of metals, polymeric and other materials]: metodicheskiye rekomendatsii / S. V. Nemtsov. — Moskva : EKTS MVD Rossii, 2018.
11. Mitrichev, L. S. Primeneniye rentgenostrukturnogo analiza v kriminalisticheskoy ekspertize [Application of X-ray diffraction analysis in forensic examination] / L. S. Mitrichev, S. V. Strelova, V. V. Toryanik ; pod redaktsiyey YA. D. Vishnyakova. — Moskva,1973.
12. Raygorodskiy, V. M. Ekspertiza vosstanovleniya izmenennykh i unichtozhennykh markirovochnykh oboznacheniy [Examination of the restoration of changed and destroyed markings]: uchebnoye posobiye / V. M. Raygorodskiy, V. N. Khrustalev, S. A. Yermolayev. — Saratov : Sarat. yurid. in-t MVD Rossii, 1999.
13. Rossinskaya, Ye. R. Sovremennoye sostoyaniye i perspektivy tsifrovizatsii sudebno-ekspertnoy deyatel'nosti [Current state and prospects for digitalization of forensic activities] // Teoriya i praktika sudebnoy ekspertizy v sovremennykh usloviyakh // Materialy VII Mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (g. Moskva, 17—18 yanvarya 2019 g.), — Moskva : RG-Press, 2019.

УДК 347.963:656.2

© Паршаков Александр Сергеевич,
кандидат юридических наук, полковник юстиции запаса,
Российский университет транспорта (МИИТ),
Военный университет Минобороны России
alexandrparshakov@yandex.ru

Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте: исторические аспекты прокурорского надзора

Аннотация. В статье рассматриваются особенности осуществления прокурорского надзора за исполнением законов при обеспечении безопасности на железнодорожном транспорте. Автор исследует исторические и современные подходы к обеспечению правопорядка на объектах транспортной системы страны. Им подчеркивается, что применительно к надзору за исполнением законов на железнодорожном транспорте с момента образования сто лет назад советской прокуратуры содержались требования о специализации надзора за данным видом транспорта. Весь советский период функции деятельности транспортных прокуратур тесно связаны с вопросами транспортной безопасности. При этом в различные периоды истории страны надзор в данной сфере то активизировался, в том числе благодаря созданию специализированных прокуратур, то осуществлялся в общем порядке территориальными прокуратурами. Говоря о современном периоде обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте, им подчеркивается специфика прокурорского надзора в современных условиях, которая заключается в комплексном, системном характере этой деятельности. Автор, рассматривая практику прокурорского надзора за исполнением законов при обеспечении безопасности на железнодорожном транспорте, активно опирается на анализ нормативной правовой базы, регулирующей указанное направление надзора на каждом историческом отрезке времени.

Ключевые слова: прокурорский надзор; безопасность на железнодорожном транспорте; транспортная прокуратура.

© Aleksandr S. Parshakov,
Candidate of Law, reserve Colonel of Justice,
Russian University of Transport,
Military University of the Ministry of Defense of Russia

Enforcement of railway transport security: historical aspects of prosecutor's supervision

Abstract. The current paper has discussed the features of the implementation of prosecutor's supervision over the law enforcement while enforcing railway transport security. There have been studied historical and modern approaches to ensuring law and order at the facilities of the country's transport system. There has been emphasized that, in relation to the supervision of the law enforcement in railway transport, since the formation of the Soviet prosecutor's office a hundred years ago, there have been requirements for the specialization of supervision over this type of transport. Throughout the Soviet period, the functions of the activities of the transport prosecutor's offices were closely related to issues of transport security. At the same time, in various periods of the country's history, supervision in this area either intensified, including through setting up specialized prosecutor's offices, or was carried out in a general manner by territorial prosecutor's offices. Speaking about the present period of enforcing railway transport security, there has been emphasized the specifics of prosecutor's supervision in modern conditions, which lies in the complex, systemic nature of this activity. Considering the practice of prosecutor's supervision over the law enforcement while enforcing railway transport security, the author has actively relied on the analysis of the regulatory legal framework that regulated the indicated direction of supervision at each historical period.

Keywords: prosecutor's supervision; railway security; transport prosecutor.

Российская Федерация, благодаря своей обширной территории, обладает широкой и развитой транспортной сетью и инфраструктурой, при этом железнодорожный транспорт является одним из основных видов транспорта, а по протяженности железных дорог наша страна занимает второе место в мире — свыше 90 тыс. км общего пользования.

В связи с этим исторически важнейшей задачей государства всегда являлось обеспечение законности и правопорядка на объектах транспортной системы страны, в том числе посредством прокурорского надзора.

Архитектоника прокурорского надзора за исполнением законов при обеспечении безопасности на железнодорожном транспорте всегда носила

многообразный характер, данный вид надзора всегда являлся одним из приоритетных направлений деятельности транспортных прокуратур.

«Специализация органов прокуратуры в области надзора за исполнением законов на транспорте началась с момента учреждения советской прокуратуры» [1, стр. 272].

Еще в Положении о прокурорском надзоре, принятом 26 мая 1922 г. третьей сессией ВЦИК девятого созыва, в соответствии с которым в составе Народного Комиссариата юстиции была учреждена Государственная прокуратура, закреплялись требования о специализации общей и военной прокуратуры по надзору за исполнением законов на железнодорожном транспорте.

Для повышения эффективности противодействия преступлениям, угрожающим ритмичной работе транспорта, а также ускоренного рассмотрения уголовных дел о преступлениях данного вида по месту их совершения были образованы железнодорожные линейные суды. При этом в постановлении ЦИК и СНК СССР от 27 ноября 1930 г. «О железнодорожных линейных судах» особое внимание обращалось на специализацию органов прокурорского надзора в этой сфере деятельности, которая к тому времени приобретала более конкретные формы. В частности, в данном постановлении подчеркивалось, что «расследование дел о преступлениях, подсудных железнодорожным линейным судам, производится специальными следователями, выделяемыми в РСФСР соответствующей краевой (областной) прокуратурой. А в остальных республиках — прокуратурой соответствующей союзной республики» [2, стр. 182].

При этом «все транспортные прокуратуры железных дорог, непосредственно подчиненные прокуратуре СССР, образовали цельную, централизованную специализированную подсистему советской прокуратуры» [3, стр. 53].

С началом Великой Отечественной войны все транспортные прокуратуры переподчинялись Главной военной прокуратуре железнодорожного транспорта с передачей Главной военной прокуратуре Красной Армии. Уже после окончания войны какое-то время на железнодорожном транспорте сохранились военные прокуратуры.

В дальнейшем руководство транспортными прокуратурами железных дорог возлагалось на Главную прокуратуру железнодорожного транспорта, созданную в составе прокуратуры СССР.

Время шло, и для углубления специализации был принят Указ Президиума Верховного Совета СССР от 24 июля 1953 г. «Об объединении линейных судов железнодорожного и водного транспорта, прокуратур железнодорожного и водного транспорта, а также железнодорожной коллегии и воднотранспортной коллегии Верховного Суда СССР» [4, стр. 82].

Транспортные прокуратуры осуществляли надзор за исполнением законов о безопасности движения на транспорте, сохранности перевозимых грузов, соблюдением прав и свобод человека и гражданина в сфере деятельности железнодорожного и других видов транспорта. Также данные прокуратуры занимались расследованием уголовных дел о преступлениях, которые совершались на объектах транспорта.

Транспортные прокуроры всегда исполняли свои обязанности в тесном взаимодействии с транспортными предприятиями, при этом прокурорские работники проходили специальную профессиональную подготовку на знание действующих нормативных правовых актов о транспорте с итоговой сдачей экзаменов. Это способствовало выработке профессиональной компетентности, стабильности и постоянной готовности к действиям в сложных и даже экстремальных ситуациях.

Между тем были и управленческие решения, которые приводили к ухудшению состояния безопасности на железнодорожном транспорте. Так, Указом Президиума Верховного Совета СССР от 3 марта 1960 г. «Об упразднении транспортных прокуратур» в системе прокуратуры Союза ССР были упразднены транспортные прокуратуры, функции которых были возложены на органы прокуратуры союзных республик. При этом в Указе отмечалась, что в необходимых случаях по решению Генерального прокурора СССР на железнодорожном транспорте могут создаваться самостоятельные прокуратуры на правах прокуратур районов с подчинением их соответствующим территориальным прокурорам. Такие прокуратуры функционировали в Ленинграде, Владивостоке и других городах.

По прошествии времени стало очевидно, что неверные управленческие решения привели к негативным последствиям, в частности, снижению уровня законности, увеличению аварийности, большому числу краж перевозимых грузов, частому нарушению прав работников транспортных предприятий и пассажиров.

Для исправления ситуации был принят ряд нормативных правовых актов. Так, 3 сентября 1976 г. приказом Генерального прокурора СССР № 480 снова образовались транспортные прокуратуры на правах районных с подчинением прокурорам областей, краев и республик, а 10 сентября 1976 г. приказом прокурора РСФСР № 714 возродились транспортные прокуратуры на правах районных в Российской Федерации.

Позднее Верховный Совет СССР 30 ноября 1979 г. принял Закон СССР «О прокуратуре СССР», в соответствии с которым и изданным на его основе приказом Генерального прокурора СССР от 5 ноября 1980 г. № 46 в системе органов прокуратуры образованы транспортные прокуратуры на правах областных, районных или городских прокуратур.

Создание такой системы транспортных прокуратур обусловливалось рядом объективных факторов, требовавших разграничения сфер прокурорского надзора и его глубокой специализации. Это было связано с

тем, что в условиях интенсивного развития народного хозяйства страны, сложившихся и складывающихся различных форм кооперирования и интеграции промышленного производства, когда появляются все новые районы освоения природных богатств страны в отдаленных ее регионах, большое значение приобретает слаженная работа железнодорожного и других видов транспорта.

Образование районных и областных транспортных прокуратур и прокуратуры Московского метрополитена явилось своевременной мерой, направленной на совершенствование прокурорского надзора на железнодорожном и других видах транспорта. Фактически указанный Закон создал правовую основу, на которой была образована централизованная система органов транспортной прокуратуры.

В составе прокуратуры Союза ССР было образовано самостоятельное структурное подразделение — отдел по надзору за исполнением законов на транспорте (в соответствии с постановлением Президиума Верховного Совета СССР от 29 мая 1980 г. «О структуре Прокуратуры СССР» и изданным во исполнения приказа Генерального прокурора СССР от 4 июля 1980 г. № 223). Подобные отделы были созданы в ряде прокуратур союзных республик (РСФСР, УССР и др.), сфера деятельности которых распространялась на транспортные прокуратуры, дислоцированные на территории республик, и соответствующие управления внутренних дел на транспорте.

На основании Закона СССР «О Прокуратуре СССР» и приказов Генерального прокурора СССР в 1980 г. были образованы областные транспортные прокуратуры, в том числе БАМ, Октябрьская, Северная и др.

5 ноября 1980 г. ввиду положительных результатов работы районных транспортных прокуратур приказом Генерального прокурора СССР «Об организации работы транспортных прокуратур» на железнодорожном и других видах транспорта начали создаваться транспортные прокуратуры на правах областных.

В подчинении областных транспортных прокуратур находились районные транспортные прокуратуры. «Количество и специализация районных транспортных прокуратур, находящихся в подчинении областных транспортных прокуратур, были неодинаковы и обусловлены наличием на территории обслуживания областной транспортной прокуратуры соответствующих специализированных поднадзорных объектов» [1, стр. 276].

В современной России вопросы обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте регулируются рядом нормативных правовых актов, в частности, Федеральными законами от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» и № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации», а также от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» и др.

При этом единый нормативный правовой акт, регулирующий основные положения по обеспечению требований безопасности на железнодорожном транспорте, отсутствует.

Вместе с тем распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р утверждена Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года, которой предусмотрено совершенствование законодательной и нормативной базы, регламентирующей деятельность транспорта. Что касается структуры, то в настоящее время действует трехзвенная система специализированных транспортных прокуратур. Приказом Генерального прокурора РФ от 12 января 2009 г. № 1 было создано управление по надзору за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере, что явилось созданием единой централизованной системы транспортных прокуратур.

Помимо образованного указанного управления, которое осуществляет руководство и методическое обеспечение деятельности транспортных прокуратур, вторым звеном являются межрегиональные (окружные) транспортные прокуратуры, приравненные к прокуратурам субъектов РФ. Указанным транспортным прокурорам подчиняются региональные транспортные прокуратуры, приравненные к районным (городским) прокуратурам, которые создаются при управлениях железных дорог.

В настоящее время функционируют восемь региональных транспортных прокуратур на правах прокуратур субъектов РФ, которым в совокупности подчинены более 120 транспортных прокуратур на правах районных, в том числе созданные после присоединения Крыма к России, — Севастопольская, Крымская и Керченская, которые в свою очередь подчинены Южной транспортной прокуратуре.

В заключении следует подчеркнуть, что отечественная транспортная прокуратура, обеспечивая правопорядок на объектах транспортной системы страны, прошла длительный и непростой исторический путь своего формирования и развития. При этом создание транспортных прокуратур было обусловлено осуществлением функций прокуратуры в специальных сферах правовых отношений, связанных с жизнедеятельностью железнодорожного транспорта и его инфраструктуры.

В условиях отсутствия специального нормативного правового акта, регулирующего требования по безопасности на железнодорожном транспорте, необходимо сосредоточить усилия на устранении неразработанности, фрагментарности организационно-правового регулирования и создании единого правового акта в данной сфере деятельности, что позволит транспортным прокурорам более эффективно и целенаправленно осуществлять прокурорский надзор.

Литература

1. Сидоренко, В. С. Зарождение и развитие транспортной прокуратуры / В. С. Сидоренко // Ростовский научный журнал. — 2018. — № 1.
2. Моргунова, Н. В. Некоторые аспекты ретроспективы образования и становления транспортной прокуратуры в Российской Федерации / Н. В. Моргунова // Успехи современной науки и образования. — 2017. — Т. 5. — № 3.
3. Шкаревский, Д. Н. О работе следственного аппарата транспортной прокуратуры в начале 1930-х гг. / Д. Н. Шкаревский// История государства и права. — 2017. — № 12.
4. Ковальчук, К. С. История развития транспортной прокуратуры / К. С. Ковальчук // В сборнике: Правопорядок в современном мире: актуальные проблемы обеспечения и охраны сборник научных трудов. — Хабаровск, 2016.

References

1. Sidorenko, V. S. Zarozhdeniye i razvitiye transportnoy prokuratury [The origin and development of the transport prosecutor's office] / V. S. Sidorenko // Rostovskiy nauchnyy zhurnal. — 2018. — № 1.
2. Morgunova, N. V. Nekotoryye aspekty retrospektivy obrazovaniya i stanovleniya transportnoy prokuratury v Rossiyskoy Federatsii [Some aspects of the retrospective of the formation and formation of the transport prosecutor's office in the Russian Federation] / N. V. Morgunova // Uspekhi sovremennoy nauki i obrazovaniya. — 2017. — T. 5. — № 3.
3. Shkarevskiy, D. N. O rabote sledstvennogo apparata transportnoy prokuratury v nachale 1930-kh gg. [On the work of the investigative apparatus of the transport prosecutor's office in the early 1930s.] / D. N. Shkarevskiy// Istoriya gosudarstva i prava. — 2017. — № 12.
4. Koval'chuk, K. S. Istoriya razvitiya transportnoy prokuratury [History of the development of the transport prosecutor’s office] / K. S. Koval'chuk // V sbornike: Pravoporyadok v sovremennom mire: aktual'nyye problemy obespecheniya i okhrany sbornik nauchnykh trudov. — Khabarovsk, 2016.

УДК 343.343.3

© **Крылов Илья Сергеевич**,
Главное управление на транспорте МВД России
ikrylov7@yandex.ru

Проблемы противодействия хулиганству на различных видах транспорта

Аннотация. В последние годы отмечается тенденция динамичного роста в секторе пассажирских перевозок, за исключением сложившейся в 2020 г. экстраординарной ситуации, связанной с применением ограничительных мер. В этих условиях организация работы по обеспечению правопорядка на железнодорожном, водном и воздушном транспорте и противодействию так называемым «деструктивным пассажирам» приобретает особую актуальность и является одной из приоритетных задач, стоящих перед органами внутренних дел на транспорте. В представленной статье изложены проблемные вопросы противодействия хулиганским проявлениям пассажиров на транспорте, требующие дополнительного законодательного урегулирования. Изложены конкретные предложения по повышению эффективности деятельности правоохранительных органов и транспортного комплекса, направленные на минимизацию фактов хулиганства на транспорте.

Ключевые слова: хулиганство; общественный порядок; железнодорожный транспорт; воздушный транспорт; воздушное судно; «деструктивные пассажиры».

© **Iliya S. Krylov**,
Russian MIA Main Directorate for Transport

Problems of countering hooliganism in various modes of transport

Abstract. In recent years, there has been a dynamic growth in the passenger transportation sector, excepting the extraordinary situation in 2020 related to the application of restrictive measures. Under these conditions, the organization of work to ensure law and order in railway, water and air transport and to counter the so-called “destructive passengers” is of particular relevance and is one of the priority tasks facing the internal affairs bodies in transport.

The current paper has considered the problematic issues of countering the passengers' hooliganism in transport, requiring additional legislative regulation. There have been suggested some proposals to improve the efficiency of law enforcement agencies and the transport complex, aimed at minimizing the facts of hooliganism in transport.

Keywords: hooliganism; public order; railway transport; air transport; aircraft; "destructive passengers".

Между увеличением пассажиропотока и регистрируемыми происшествиями при осуществлении пассажирских перевозок существует прямая связь. Так, пассажирооборот на сети ОАО «РЖД» в 2021 г. по сравнению с предыдущим годом вырос на треть или 32,4% и составил 103,4 млрд пассажиро-километров [https:company.rzd.ru/ru/9397/page/104069?id=269758 (дата обращения: 8 февраля 2022 г.)]. По данным Росавиации, пассажирооборот гражданской авиации за последний год увеличился в 1,5 раза и составил 243,2 трлн пассажиро-километров [https//aex.ru/m/docs/2/2022/1/27/3350/ (дата обращения: 2 февраля 2022 г.)].

Аутентичные тенденции наблюдаются и в сфере обеспечения правопорядка на транспорте. Так, по итогам прошлого года число зарегистрированных преступлений, связанных с хулиганством на всех видах транспорта, возросло на 12% (75), в том числе на объектах железнодорожного транспорта на 20,8% — до 64 преступлений, из которых большая часть совершена в поездах дальнего следования — 47 (+11,9%) и только 7 — на стационарных объектах (станциях и вокзалах). На объектах воздушного и речного транспорта зарегистрировано 10 (–28,6%) и 1 (+100%) преступлений соответственно. Исключением стал только морской транспорт, на котором правонарушения данной категории не выявлялись.

Противоправные действия деструктивных пассажиров представляют реальную угрозу безопасности выполнения полетов, движения железнодорожного, водного и автомобильного транспорта. При этом создают серьезные помехи для работы экипажей воздушных судов, вплоть до срыва рейсов, задержки отправки поездов, а в ряде случаев влекут за собой возникновение чрезвычайных ситуаций и существенные потери как материального, так и репутационного характера.

Противодействие правонарушениям на объектах транспортного комплекса в основном осуществляется территориальными органами МВД России на транспорте. Например, в прошлом году перевозчиками расторгнуты договоры перевозки, т.е. не допущены к перевозке и переданы в подразделения полиции на транспорте более 2,5 тыс. деструктивных пассажиров (+29%), из которых к уголовной ответственности привлечено 62 (+7%), к административной 2470 (+29%) правонарушителей. Основная доля или 93% (+53%,) административных

правонарушений пресечены на объектах воздушного транспорта. При этом за нарушения в сфере антиалкогольного законодательства дополнительно к ответственности привлечены 1529 граждан (+14%), в том числе из числа пассажиров воздушного транспорта 1368 (+38%), железнодорожного 160 (–59%). По инициативе перевозчика за нарушение общественного порядка (правил поведения) на транспортном средстве в ходе оказания услуг по перевозке силами полиции удалено более 3,7 тыс. пассажиров (+71%), из которых впоследствии к уголовной ответственности привлечено 19 (–14%), в том числе за преступления, совершенные на воздушном транспорте 16 (–21%) и 3 (+300%) — на железнодорожном [здесь и далее по тексту использованы сведения, содержащиеся в статистической отчетности по форме «3-СПООП» и «1-ТР», утвержденной приказами МВД России от 28 октября 2018 г. № 697 и от 18 октября 2007 г. № 906].

К мерам административной ответственности в связи с нарушением правил перевозки и удалением из транспортного средства привлечено более 3,6 тыс. пассажиров (+78%), из них 1736 (+79%) совершили правонарушения на воздушном транспорте и 1959 (+77%) — на железнодорожном.

С учетом статистических сведений необходимо отметить, что каждый пятый (329 из 1959) правонарушитель на воздушном транспорте находился в состоянии опьянения, оскорбляющем достоинство человека, либо распивал спиртные напитки на борту воздушного транспорта, в связи с чем был привлечен к административной ответственности по ст. 20.20 или 20.21 КоАП РФ.

На железнодорожном транспорте ситуация гораздо плачевнее. Лишь за редким исключением из транспортного средства удалялись «трезвые» пассажиры. Причиной снятия с поезда 1844 (а это более 94%) пассажиров от числа удаленных (1959), обусловлено нахождением в состоянии опьянения, и последующее привлечение их к административной ответственности за нарушения антиалкогольного законодательства.

Таким образом, органами внутренних дел на транспорте реализуется комплекс мероприятий по обеспечению правопорядка на транспорте, в связи с чем ситуацию с дебоширами удается сохранять под контролем.

Вместе с тем повышению эффективности работы полиции, в том числе снижению количества фактов деструктивных проявлений со стороны пассажиров, препятствует ряд неурегулированных проблем правового характера. Так, с учетом анализа правоприменительной практики необходимо констатировать, что основным криминогенным фактором противоправного поведения пассажиров была и остается реализация и употребление алкогольной и спиртосодержащей продукции пассажирами на объектах транспортной инфраструктуры и непосредственно в транспортных средствах в пути следования.

При этом в связи со спецификой функционирования для железнодорожного транспорта характерно употребление гражданами алкогольной продукции непосредственно в пути следования, в том числе в вагонах-ресторанах, а для авиатранспорта — перед посадкой на борт воздушного судна.

Как бы печально не было, но в соответствии с законодательством РФ действующие ограничения на продажу спиртных напитков при оказании услуг общественного питания на транспорте общего пользования междугородного и международного сообщения не в полной мере корреспондируют с задачами по обеспечению охраны общественного порядка, что в основном актуально для железнодорожного транспорта.

С учетом изложенного, в целях минимизации фактов хулиганства на объектах транспорта, представляется целесообразным внесение изменений в подп. 3 п. 6 ст. 16 Федерального закона от 22 ноября 1995 г. № 171-ФЗ «О государственном регулировании производства и оборота этилового спирта, алкогольной и спиртосодержащей продукции и об ограничении потребления (распития) алкогольной продукции», направленных на ограничение розничной продажи спиртных напитков при оказании услуг общественного питания на транспорте.

Следуя этой логике, необходимо отметить, что временные ограничения на оборот алкогольной продукции в транспорте общего пользования, которые вводились в период проведения на территории РФ Чемпионата мира по футболу в 2018 г., оказали исключительно положительное влияние на обеспечение общественного порядка в поездах дальнего следования и на воздушном транспорте: чрезвычайных происшествий, имеющих широкий общественный резонанс, не допущено (подп. «а» п. 18 Указа Президента РФ «Об особенностях применения усиленных мер безопасности в период проведения в Российской Федерации Чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Кубка конфедераций FIFA 2017 года»).

Также представляется, что действующими нормами не в полной мере урегулирован механизм расторжения договора воздушной перевозки с пассажиром, находящимся в состоянии опьянения и в связи с этим представляющим потенциальную угрозу. Так, учитывая исключительные полномочия командира воздушного судна по принятию мер реагирования в отношении находящихся на борту лиц, в том числе об одностороннем расторжении договора перевозки и отказе такому пассажиру в перелете с последующей его передачей правоохранительным органам, актуальным остается предложение о предоставлении аналогичных полномочий иным представителям авиакомпании-перевозчика, например агенту по посадке, который смог бы оперативно принимать решения о расторжении договора перевозки с «проблемными» клиентами при проверке документов в перевозочном секторе, в частности на стойке перед выходом на посадку, тем самым не допуская их фактического попадания на борт воздушного судна и не осложняя и без того большой перечень обязанностей экипажа.

Развитие технологий закономерно оказывает влияние и на состояние правоохранительной работы. Применение новейших технических средств в охране общественного порядка и борьбе с преступностью также обусловлено существующими реалиями. К примеру, сотрудники патрульно-постовой службы для выполнения задач на объектах транспортной инфраструктуры в обязательном порядке экипируются видеорегистраторами, мобильными устройствами удаленного доступа к служебным сервисам МВД России и розыскным базам данных, что существенно повышает эффективность правоохранительной деятельности, в том числе при документировании правонарушений (п. 58 приказа МВД России от 28 июня 2021 г. № 495 «Об утверждении Наставления об организации служебной деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы полиции территориальных органов МВД России»).

В этом контексте реализация мер по оснащению транспортных средств оборудованием для видеофиксации позволила бы существенно повысить объективность и своевременность рассмотрения материалов о правонарушениях данной категории. В частности, оснащение воздушных судов видеонаблюдением предусмотрено положениями подп. 1 п. 6 Требований по обеспечению транспортной безопасности для воздушного транспорта, утвержденных постановлением Правительства РФ от 5 октября 2020 г. № 1604 «Об утверждении Требований по обеспечению транспортной безопасности, учитывающих уровни безопасности для транспортных средств воздушного транспорта», однако его действие распространяется в отношении воздушных судов, включенных в сертификат эксплуатанта после 1 января 2023 г. — с 1 января 2023 г., а по всем остальным воздушным судам — с 1 января 2025 г.

Таким образом, «де-факто» отмеченные нормы в полной мере ближайшие несколько лет работать не будут. В связи с чем, в качестве альтернативы приемлемым решением данной проблемы могло быть оснащение персонала перевозчиков носимыми видеорегистраторами. Данная мера, используемая в качестве превентивной, позволила бы фиксировать с «первых минут» противоправные действия граждан, создав необходимую доказательную базу, а в отдельных случаях даже предотвратить конфликтную ситуацию. Однако одномоментная реализация данной инициативы осложнена дополнительными финансовыми затратами.

Еще одной проблемой противодействия хулиганству на транспорте, но уже уголовно-правового характера, является отсутствие единообразного подхода к квалификации деяний, связанных с хулиганством на транспорте, а именно: разграничение уголовно-наказуемого деяния и административного правонарушения, которое в настоящее время осуществляется, исходя из складывающейся судебной практики в каждом отдельном регионе.

Несмотря на то что уголовная ответственность за хулиганство, совершенное на транспорте, введена с апреля 2017 г., правоприменительной практикой не сформирован понятный и четкий перечень критериев, позволяющих однозначно отнести действия правонарушителя к преступлению, предусмотренному п. «в» ч. 1 ст. 213 УК РФ.

Вместе с тем на основании анализа расследованных территориальными органами МВД России на транспорте уголовных дел о преступлениях данной категории возможно выделить круг и характер противоправных действий, присущих для большинства фактов грубого нарушения общественного порядка, которые способствовали бы более четкому разграничению уголовно-наказуемого деяния и мелкого хулиганства (ст. 20.1 КоАП РФ).

Так, пренебрежительное отношение правонарушителя к установленным и общепризнанным правилам поведения, а также требованиям транспортной безопасности; употребление нецензурной брани в отношении пассажиров и персонала объектов транспорта; нахождение в состоянии опьянения либо совершение правонарушения во время распития спиртных напитков в основном указывают на наличие в действиях правонарушителя состава административного правонарушения.

В случае, когда деструктивный пассажир в дополнение к выше причисленным совершает действия, связанные с эскалацией конфликтной ситуации, совершением противоправных действий в условиях ограниченного пространства, особенно в период движения транспортного средства, не обращая внимание на замечания членов экипажа и других пассажиров, а также угрозой расправой или причинением телесных повреждений, агрессивными действиями, угрожающими безопасности полета (движения) и нормальной работе транспортных организаций, в том числе ставшие основанием для применения средств сдерживания к дебоширу и принятия решения уполномоченными лицами об изменении маршрута движения (в том числе вынужденная посадка самолета или задержка отправления рейса), то такие действия целесообразно квалифицировать как уголовно-наказуемые.

Таким образом, учитывая отличительные особенности хулиганства на транспорте и сложившуюся судебную практику, включение критериев единообразного подхода к разграничению уголовно-наказуемого деяния от административного правонарушения в постановление Пленума Верховного Суда РФ от 15 ноября 2007 г. № 45 «О судебной практике по уголовным делам о хулиганстве и иных преступлениях, совершенных из хулиганских побуждений», до настоящего времени не утрачивает своей актуальности.

Кроме того, в вопросе задержек рейсов или вынужденных посадок воздушных судов может быть скрыта серьезная проблема защиты прав и

интересов добропорядочных пассажиров, которые могли и не иметь прямого контакта с дебоширом, но, если так можно выразиться, стали «заложниками» хулиганских действий и понесли дополнительные расходы, обусловленные в том числе опозданием на стыковочные рейсы и приобретением билетов на другие рейсы.

В подразделения транспортной полиции нередко поступают обращения от граждан, оказавшихся в подобных ситуациях, которые в целях компенсации расходов просят предоставить данные дебоширов для защиты личных финансовых интересов в рамках гражданского судопроизводства. Однако, учитывая требования Федерального закона от 27 июля 2006 г. № 152-ФЗ «О персональных данных», а также отсутствие статуса потерпевших, такие пассажиры лишены возможности защиты своих прав в полной мере.

Еще один момент, который заслуживает внимание, связан с тем, что специфика хулиганских действий на объектах транспорта обусловлена не только большим общественным резонансом, но и в ряде случаев напрямую подвергает опасности жизнь и здоровье других пассажиров, которые, находясь в самолете (поезде) во время движения, по сути в замкнутом пространстве, т.е. без возможности избежать вредных последствий преступных действий правонарушителя, не способны в полной мере обеспечить свою личную безопасность. Соответственно, такие действия представляют более высокую степень общественной опасности, чем если бы они имели место на стационарном объекте.

Таким образом, дискуссионными остаются следующие вопросы.

Во-первых, это уместность изменения конструкции состава преступления с формального на материальный, путем введения квалифицирующего признака в виде причинения материального ущерба в крупном и особо крупном размерах, в зачет которого могли бы суммироваться затраты не только субъектов транспортной инфраструктуры, но и добросовестных пассажиров.

Во-вторых, учитывая несоразмерность наказания степени общественной опасности хулиганства на транспорте, актуальным является ужесточение ответственности за указанное преступление, в частности путем установления нижнего предела наиболее строго наказания в виде лишения свободы, который действующей нормой не установлен. Другим способом разрешения этой проблематики может быть увеличение верхнего предела наказания до пяти лет лишения свободы и отнесение состава уже к категории тяжких преступлений со всеми вытекающими последствиями.

Данные вопросы пока остаются открытыми и, по всей видимости, еще какое-то время будут в поле зрения не только практических работников, но и ученых.

УДК 343.346.8

© Груздева Людмила Михайловна,
кандидат технических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Преступность на транспорте в России на фоне пандемии COVID-19

Аннотация. В статье представлена оценка влияния пандемии COVID-19 на цифровые характеристики транспортной преступности на основе анализа данных портала правовой статистики Генеральной прокуратуры РФ и МВД России. Проведенные исследования позволили заключить, что ограничительные меры на передвижения, способствовавшие улучшению криминалистической обстановки на транспорте, имели краткосрочный положительный эффект, и в 2021 г. вырос не только уровень преступности, но и их опасность. Автор отмечает, что в 2020 г. произошел взрывной рост числа киберпреступлений на объектах транспортной отрасли. Представлен анализ завершенных уголовных дел по ст. 274.1 УК РФ за 2019—2021 гг., записи по которым содержаться в ГАС «Правосудие».

Ключевые слова: преступность на транспорте; транспортная отрасль; безопасность; критическая информационная инфраструктура; преступления в сфере компьютерной информации.

© Lyudmila M. Gruzdeva,
Candidate of Technical Sciences, docent,
Russian University of Transport

Transport crimes in Russia during the COVID-19 pandemic

Abstract. The current paper has presented the assessment of the impact of the COVID-19 pandemic on the digital characteristics of transport crimes based on the analysis of data of legal statistics of the Prosecutor General's Office of the Russian Federation and the Ministry of Internal Affairs of Russia. The conducted study allowed making a conclusion that the restrictive measures on transportation, which contributed to the improvement of the criminal situation in transport, had a short-term positive effect, and in 2021 not only the level of crime, but also the danger of it increased. There has been noted that in 2020

there was an immense growth in the number of cybercrimes at the facilities of the transport industry. There has been presented an analysis of all criminal cases under Art. 274.1 of the Criminal Code of the Russian Federation during the years of 2019-2021, the records of which are in the State Antimonopoly Service "Pravosudie".

Keywords: crime in transport; transport industry; security; critical information infrastructure; crimes in the field of computer information.

Ограничительные меры, вызванные пандемией COVID-19, оказали сильное влияние не только на общественную жизнь, мировую экономику, но и на состояние преступности [1]. Изменение социально-экономической ситуации в разных странах привело к трансформации криминальной активности. Удаленный режим учебы, работы, покупок и общения привел к резкому подъему показателей киберпреступности, к всплеску онлайн-мошенничества с идентификацией аккаунтов и краж учетных записей, приводящих к угрозам безопасности платежных данных. В России около 70% всех похищенных денег злоумышленники украли с помощью методов социальной инженерии. Так, по мнению главного эксперта «Лаборатории Касперского» Сергея Голованова, в 2020 г. преступники чаще всего представлялись сотрудниками банков, а в 2021 г. «распространились легенды со звонками от имени госструктур, правоохранительных органов и финансовых регуляторов». С начала пандемии, по данным Банка России, ущерб от операций без согласия (ведома) клиентов вырос в 1,3 раза. Исследование *Juniper Research* [URL: https://www.juniperresearch.com/] показало, что потери компаний от мошенничества с онлайн-платежами в период 2021—2025 гг. превысят 206 млрд долл. США, что эквивалентно почти 10-кратному чистому доходу *Amazon* в 2020 финансовом году.

Ежегодно МВД России публикует статистические сведения о состоянии преступности [URL: https://xn--b1aew.xn--p1ai/dejatelnost/statistics]. По данным отчета за 2021 г. темп роста зарегистрированных преступлений в России, совершенных с использованием информационно-телекоммуникационных технологий (далее — ИКТ), замедлился, их число выросло незначительно — на 1,4%.

С 2017 г. МВД России представляет цифровые характеристики преступлений на транспорте, совершенных с использованием ИКТ или в сфере компьютерной информации, так как активное внедрение инноваций на объектах транспортной инфраструктуры [3] привело к появлению и новых уязвимостей, которые успешно используют онлайн-преступники. Так в 2021 г. на территории РФ было зарегистрировано возросшее на 270% по сравнению с 2017 г. число преступлений данного вида (рис. 1). Следует отметить, что по сравнению с 2020 г. их увеличение произошло только на 1%, что может свидетельствовать об адаптации транспортной отрасли к новым реалиям, о разработке и внедрении более эффективных средств защиты информационных систем и ресурсов.

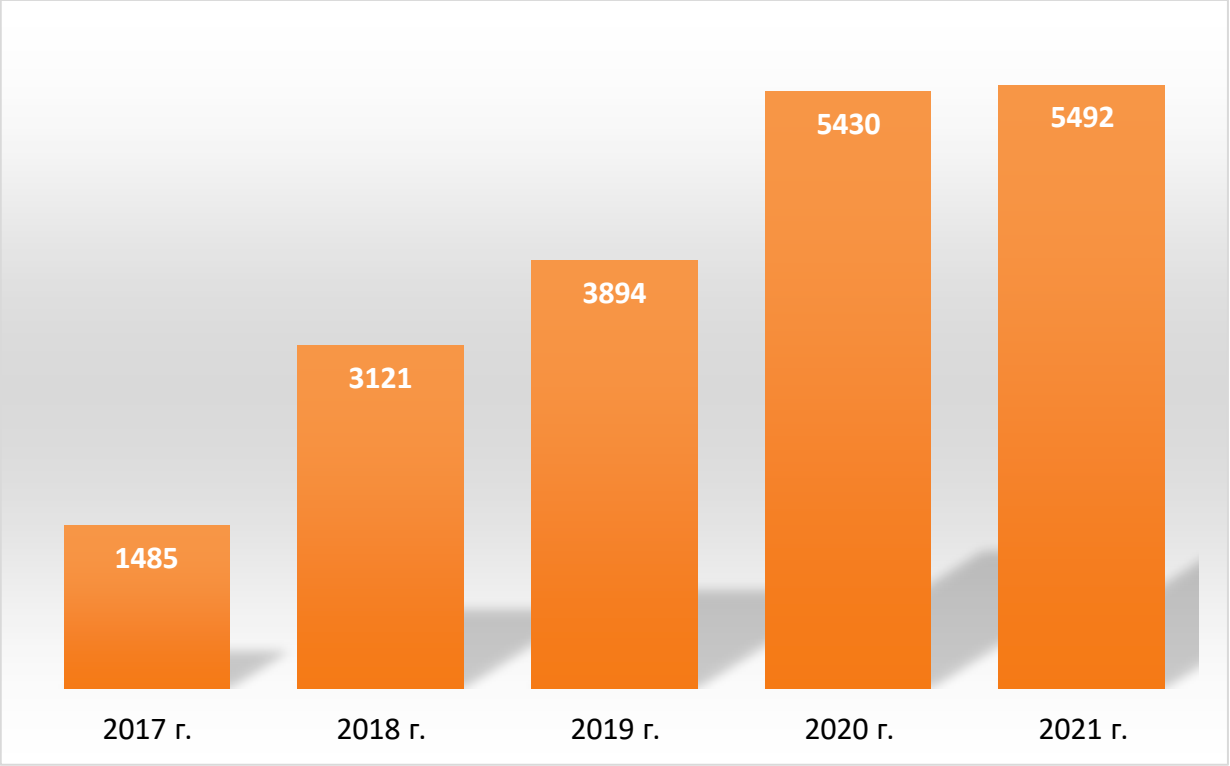


Рис. 1. **Динамика преступлений на транспорте в России, совершенных с использованием ИКТ или в сфере компьютерной информации за 2017—2021 гг.**

С целью предупреждения распространения COVID-19 в 2020 г. вводились ограничительные меры на передвижение по миру различными видами транспорта, в том числе на территории РФ, что способствовало снижению числа зарегистрированных преступлений [1]. Но положительный эффект был краткосрочным, и уже в 2021 г. транпортная преступность востановилась до уровня допандемийных показателей (рис. 2).

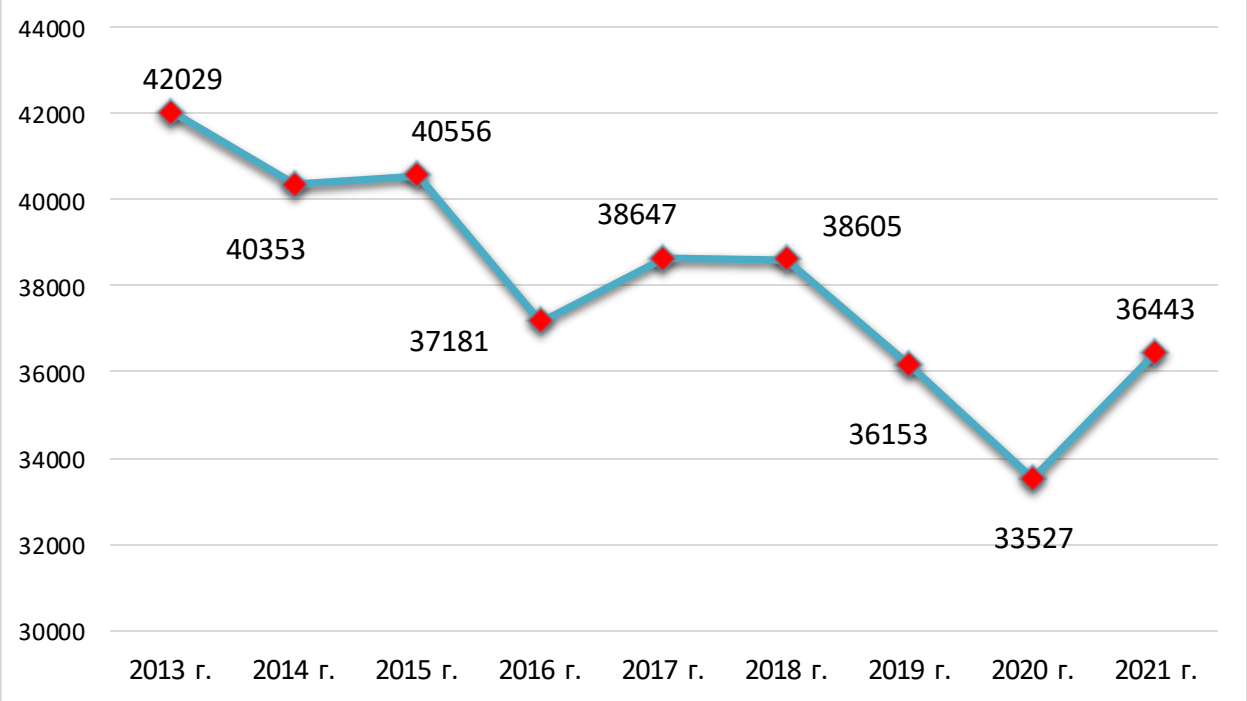


Рис. 2. **Динамика преступлений на транспорте в России за 2013—2021 гг.**

В 2021 г. возросла и опасность транпортных преступлений [3]: число особо тяжких возросло на 14,1% по сравнению с 2020 г. и на +8,4% по сравнению с 2019 г., а число убийств и покушений на убийство выросло на 29,4% по сравнению с 2019 г. (рис. 3).

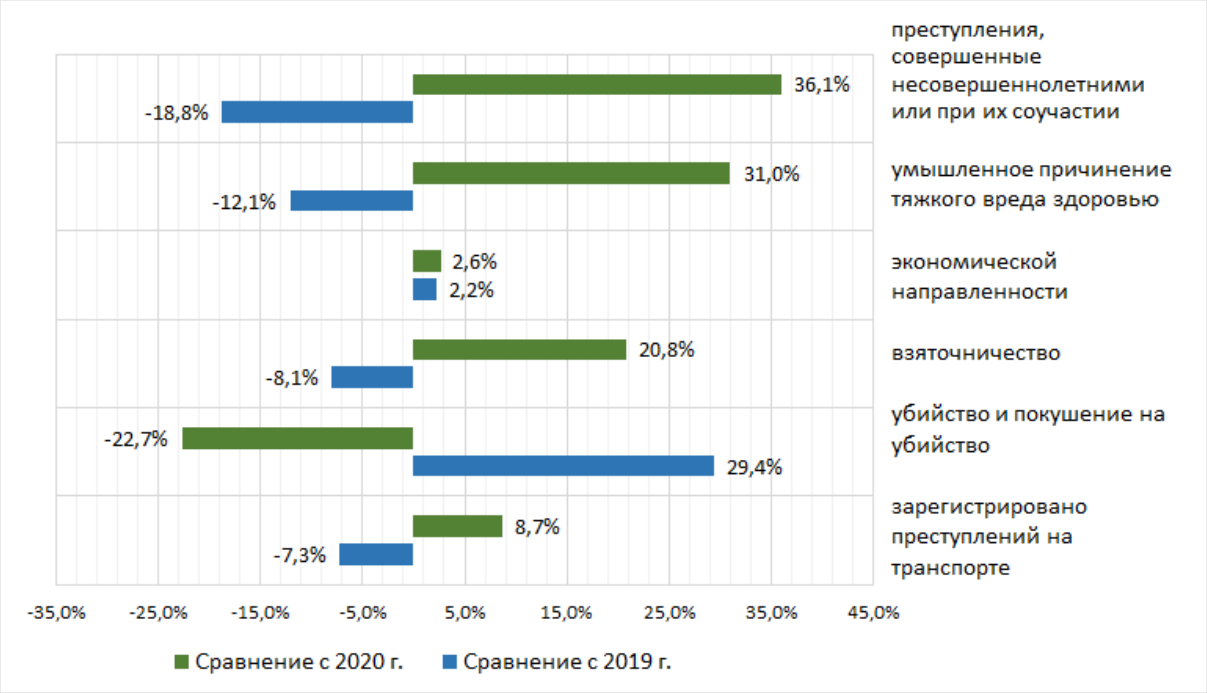


Рис. 3. **Динамика отдельных видов преступлений на транспорте (в %) в России за 2021 г.**

Важно напомнить, что организации транспортной отрасли являются субъектами критической информационной инфраструктуры (далее — КИИ), а после принятия Федерального закона от 26 июля 2017 г. № 187-ФЗ «О безопасности критической информационной инфраструктуры Российской Федерации» гл. 28 Уголовного кодекса Российской Федерации была дополнена ст. 274.1 «Неправомерное воздействие на критическую информационную инфраструктуру Российской Федерации».

По аналитическим данным портала правовой статистики Генеральной прокуратуры РФ [URL: http://crimestat.ru/analytics] за 2021 г. по ст. 274.1 УК РФ было зарегистрировано 159 преступлений (рис. 4), что в семь раз больше, чем за предыдущий отчетный период [4]. Их доля от общего числа преступлений в сфере компьютерной информации составила 2,3% против 0,5% в 2020 г.

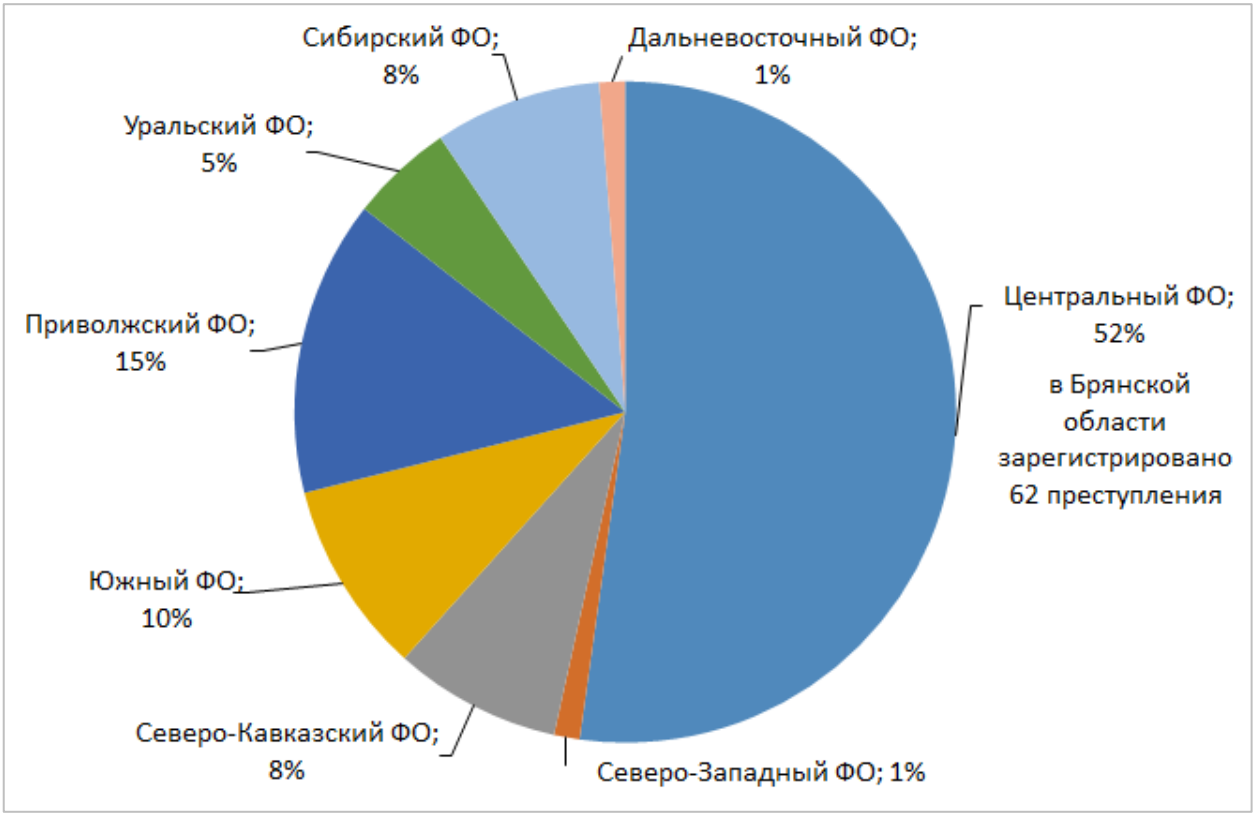


Рис. 4. **Доля зарегистрированных преступлений (274.1 УК РФ) по федеральным округам, 2021 г.**

Автором статьи были рассмотрены 63 завершенных уголовных дела по ст. 274.1 УК РФ за 2019—2021 гг. (табл. 1), записи по которым содержаться в Государственной автоматизированной системе Российской Федерации «Правосудие» (ГАС «Правосудие»).

Таблица 1

Статистика завершенных уголовных дел по ст. 274.1 УК РФ за 2019—2021 гг., записи по которым содержаться в ГАС «Правосудие»

Норма ст. 274.1 УК РФ	Число вынесенных решений за 2019—2021 гг.	Доля вынесенных решений за 2019—2021 гг.
Часть 1	21	33%
Часть 2	15	24%
Часть 3	7	11%
Часть 4	20	32%
Часть 5	0	0%
Всего	63	100%

В 67% уголовных дел, по которым вынесены решения, отсутствуют тексты актов с определениями суда, следовательно, по ним невозможно определить суть нарушений. В 29% из рассмотренных случаев по ст. 274.1, по которым содержание дел доступно, истцом выступило ОАО «РЖД» как

юридическое лицо, являющееся субъектом КИИ. Данные уголовные дела рассматривались по ч. 1 ст. 274.1 УК РФ.

Акционерное общество «Восточная верфь», которое располагает необходимыми цехами для выполнения полного цикла работ по постройке кораблей и судов, также являлось истцом по ст. 274.1 УК РФ, но уже по ч. 4. Первомайским районным судом г. Владивостока был вынесен обвинительный приговор трем фигурантам по делу № 1-376/2019. Осужденные совершили доказанный материалами дела неправомерный доступ к охраняемой компьютерной информации с использованием вредоносных компьютерных программ, что повлекло за собой нарушение рабочего и производственного процесса АО «Восточная верфь» и причинение компании имущественного вреда на сумму 655 034,52 руб. (методика определения размера не раскрывается).

Так как почти во всех случаях правонарушителями в сфере обработки компьютерной информации были сотрудники компаний, следует уделить большее внимание повышению квалификации в области информационной безопасности [5], а также повысить осведомленность персонала о возможности привлечения к уголовной ответственности по ст. 274.1 УК РФ, предусматривающей наказание до 10 лет лишения свободы за неправомерное воздействие на критическую информационную инфраструктуру.

Литература

1. Груздева Л. М. Цифровая характеристика состояния и структуры преступности на транспорте в период режима самоизоляции / Л. М. Груздева // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 3(35). — С. 51—56.
2. Актуальные проблемы правового обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры: монография / А. И. Землин, И. В. Холиков, А. А. Мельникова. — Москва : Юридический институт МИИТ, 2019.
3. Суденко, В. Е. Транспортные преступления: особенности квалификации / В. Е. Суденко // Транспортное право и безопасность. 2016. — № 11(11). — С. 15—20.
4. Груздева, Л. М. Транспорт как субъект критической информационной инфраструктуры / Л. М. Груздева // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 1(37). — С. 157—163.
5. Водясов, А. Е. Опыт подготовки кадров для обеспечения компьютерной безопасности транспортной отрасли / А. Е. Водясов, Д. М. Кирюхин, В. Г. Сидоренко // Автоматика на транспорте. — 2021. — Т. 7. — № 2. — С. 315—335.

References

1. Gruzdeva L. M. Tsifrovaya kharakteristika sostoyaniya i struktury prestupnosti na transporte v period rezhima samoizolyatsii [Digital characteristics of the state and structure of crime in transport during the period of self-isolation] / L. M. Gruzdeva // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 3(35). — S. 51—56.
2. Aktual'nyye problemy pravovogo obespecheniya bezopasnosti transportnoy infrastruktury [Actual problems of legal security of transport infrastructure]: monografiya / A. I. Zemlin, I. V. Kholikov, A. A. Mel'nikova. — Moskva : Yuridicheskiy

institut MIIT, 2019.
3. Sudenko, V. Ye. Transportnyye prestupleniya: osobennosti kvalifikatsii [Transport crimes: features of qualification] / V. Ye. Sudenko // Transportnoye pravo i bezopasnost'. 2016. — № 11(11). — S. 15—20.
4. Gruzdeva, L. M. Transport kak sub"yekt kriticheskoy informatsionnoy infrastruktury [Transport as a subject of critical information infrastructure] / L. M. Gruzdeva // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 1(37). — S. 157—163.
5. Vodyasov, A. Ye. Opyt podgotovki kadrov dlya obespecheniya komp'yuternoy bezopasnosti transportnoy otrasli [Experience in training personnel to ensure computer security in the transport industry] / A. Ye. Vodyasov, D. M. Kiryukhin, V. G. Sidorenko // Avtomatika na transporte. — 2021. — T. 7. — № 2. — S. 315—335.

УДК 347.463:656.2

© Корякин Виктор Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)
Korjakinmiit@rambler.ru

Система безопасности на железнодорожном транспорте и место ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта в ее обеспечении

Аннотация. В статье представлен правовой анализ системы безопасности на железнодорожном транспорте, дана характеристика основных элементов данной системы. Раскрыта роль субъектов обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. Особое внимание уделено раскрытию места данной системы и задачам, решаемым ведомственной охраной Росжелдора. Сформулировано авторское определение понятия «безопасность на железнодорожном транспорте», обоснована необходимость координации деятельности всех субъектов, задействованных в обеспечении безопасности.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; охрана; защита; транспортная безопасность; ведомственная охрана железнодорожного транспорта.

© Viktor M. Koryakin,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport

Railway transport security system and the role of departmental security of the Federal Agency for Railway Transport in its provision

Abstract. The current paper has presented a legal analysis of the railway transport security system, there has been given a description of the main elements of this system. There has been disclosed a role of the subjects of security enforcement in railway transport. Particular attention has been paid to revealing the place and role of this system and the tasks solved by the

departmental security of Roszheldor. There has been formulated an author's concept of “railway transport security”, there has been substantiated a necessity to coordinate the activities of all entities involved in security enforcement.

Keywords: railway transport; security; protection; transport security; departmental protection of railway transport.

Одной из коренных, жизненно важных потребностей социума и структурных элементов, его составляющих (конкретной личности, организаций, органов власти, государства, общества в целом), является потребность в безопасности, которая на стратегическом, государственном уровне представляет собой состояние защищенности национальных интересов Российской Федерации от внешних и внутренних угроз, при котором обеспечиваются реализация конституционных прав и свобод граждан, достойные качество и уровень их жизни, гражданский мир и согласие в стране, охрана суверенитета Российской Федерации, ее независимости и государственной целостности, социально-экономическое развитие страны (подп. 1 п. 5 Стратегии национальной безопасности Российской Федерации, утвержденной Указом Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400).

Словари русского языка под понятием «безопасность» подразумевают положение, при котором кому-нибудь, чему-нибудь не угрожает опасность, т.е. когда отсутствует возможность, угроза чего-либо, способного вызвать, причинить какой-нибудь вред, несчастье [3, стр. 33, 368].

В представленном выше нормативном определении безопасности ключевым является понятие «защищенность». Ближайшим по смыслу, лежащим в основе данного термина, является глагол «защищать», определяемый словарями как «охранять от посягательств, от враждебных действий, от опасности» [3, стр. 196]. Исходя из этого, представляется верным вывод, что термин «защищенность» имеет деятельно-созидательную сущность. Законодатель, определяя безопасность посредством понятия защищенности, тем самым подчеркивает, что «положение объекта, при котором отсутствуют угрозы его существованию, не присуще ему изначально, а достигается путем активного, волевого внешнего вмешательства, способствующего формированию у объекта положительных свойств» [2]. То есть безопасность не возникает сама собой, а в подавляющем большинстве случаев является результатом волевой, целенаправленной деятельности государства, органов управления, организаций, конкретных личностей.

Потребность в безопасности — одна из базовых потребностей любого субъекта, если этот субъект желает существовать, функционировать, развиваться. Обеспечение этой жизненно важной потребности осуществляется разными способами и средствами. Для юридических лиц

таким способом является создание специальных охранных структур, возведение защитных сооружений и устройств, применение специальных технических средств охраны и др.

В полной мере это относится к обеспечению безопасности объектов железнодорожного транспорта. Применительно к железнодорожному транспорту общего пользования согласно п. 1 ст. 2 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации» (далее — Закон о железнодорожном транспорте) инфраструктура включает в себя железнодорожные пути общего пользования и другие сооружения, железнодорожные станции, устройства электроснабжения, сети связи, системы сигнализации, централизации и блокировки, информационные комплексы, систему управления движением и иные обеспечивающие функционирование инфраструктуры здания, строения, сооружения, устройства и оборудование. Для того чтобы эти объекты железнодорожной инфраструктуры нормально функционировали по своему предназначению необходимо обеспечить их безопасность.

Анализ законодательства о железнодорожном транспорте позволяет прийти к выводу, что безопасность на данном виде транспорта представляет собой определенную систему, включающую в себя следующие элементы (виды безопасности) (см. рис. 1):

Рис. 1. **Система безопасности на железнодорожном транспорте**

— *безопасность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта* — состояние защищенности процесса движения железнодорожного подвижного состава и самого железнодорожного подвижного состава, при котором отсутствует недопустимый риск возникновения транспортных происшествий и их последствий, влекущих за собой причинение вреда жизни или здоровью граждан, вреда окружающей среде, имуществу физических или юридических лиц (п. 1 ст. 2 Закона о железнодорожном транспорте);

— *транспортная безопасность* — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, т.е. от противоправных действий или бездействия, в том числе террористических актов, угрожающих безопасной деятельности транспортного комплекса, влекущих за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создающих угрозу наступления таких последствий (ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (далее — Закон о транспортной безопасности));

— *пожарная безопасность* — состояние защищенности имущества железнодорожного транспорта, жизни и здоровья людей, находящихся на объектах железнодорожной инфраструктуры, от пожаров, т.е. от неконтролируемого горения, причиняющего материальный ущерб, вред жизни и здоровью граждан, интересам общества и государства (ст. 1 Федерального закона от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности»);

— *экологическая безопасность* — состояние защищенности природной среды и жизненно важных интересов человека от возможного негативного воздействия деятельности железнодорожного транспорта, чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, их последствий (ст. 1 Федерального закона от 10 января 2002 г. № 7-ФЗ «Об охране окружающей среды»);

— *безопасность личности* — состояние защищенности человека, находящегося на объектах инфраструктуры железнодорожного транспорта и в подвижном составе, от психологического, физического или иного насильственного посягательства;

— *безопасность труда* (охрана труда) — состояние условий труда на железнодорожном транспорте, при котором исключено воздействие на работающих опасных и вредных производственных факторов. Условия труда — это совокупность факторов производственной среды, оказывающих влияние на здоровье и работоспособность человека в процессе труда (ст. 209 ТК РФ);

— *безопасность выполнения погрузочно-разгрузочных работ* при погрузке грузов в вагоны и контейнеры и их выгрузке — представляет собой защищенность человека, грузов, подвижного состава от неблагоприятных факторов, возникающих при проведении данного вида работ вследствие применения механизмов и специального оборудования. Безопасность труда при выполнении погрузочно-разгрузочных работ обеспечивается: выбором способов производства работ; подготовкой и организацией мест производства работ; правильным размещением и укладкой груза в местах производства работ и в транспортные средства; применением средств защиты работников (распоряжение ОАО «РЖД» от 7 декабря 2020 г. № 2683/р «Об утверждении Правил по охране труда при

погрузочно-разгрузочных работах и коммерческих операциях в сфере грузовых перевозок ПОТ РЖД-4100612-ЦМ-210-2020»);

— *безопасность перевозок* пассажиров, грузов, багажа и грузобагажа — обеспечение защищенности жизни и здоровья пассажиров при нахождении их на объектах инфраструктуры и следовании железнодорожным транспортом, сохранности перевозимых грузов, багажа и грузобагажа, а также минимизация вредного воздействия перевозимых грузов на окружающую среду;

— *промышленная безопасность* — состояние защищенности жизненно важных интересов личности и общества от аварий на опасных производственных объектах и последствий указанных аварий (ст. 1 Федерального закона от 21 июля 1997 г. № 116-ФЗ «О промышленной безопасности опасных производственных объектов»);

— *санитарно-эпидемиологическая безопасность* (санитарно-эпидемиологическое благополучие) — состояние здоровья населения, среды обитания человека, при котором отсутствует вредное воздействие факторов среды обитания на человека и обеспечиваются благоприятные условия его жизнедеятельности (ст. 1 Федерального закона от 30 марта 1999 г. № 52-ФЗ «О санитарно-эпидемиологическом благополучии населения»).

Исходя из перечисленных видов безопасности, упоминаемых в железнодорожном законодательстве РФ, можно утверждать, что *безопасность на железнодорожном транспорте* — это многогранное понятие, охватывающее, во-первых, наличие и взаимодействие внешних факторов, условий, минимально необходимых для существования, нормального функционирования и развития объектов железнодорожного транспорта, сохранения их целостности, восстановления жизнедеятельности и работоспособности при возникновении опасностей и угроз и, во-вторых, совокупность свойств самих этих объектов, отражающих их способность активно функционировать в указанных выше условиях, а также сохранять собственную целостность и восстанавливать жизнедеятельность и работоспособность в условиях воздействия опасностей и угроз.

Для обеспечения безопасности объектов железнодорожного транспорта законодательством предусмотрено создание специально предназначенных для этих целей структурных подразделений (субъектов обеспечения безопасности), в числе которых ключевое место занимает ведомственная охрана Росжелдора.

Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране» (ст. 1) под ведомственной охраной понимает совокупность создаваемых имеющими право на создание ведомственной охраны федеральными государственными органами и организациями органов управления, сил и средств, предназначенных для защиты охраняемых объектов от противоправных посягательств.

Основываясь на анализе норм Закона о транспортной безопасности и Закона о железнодорожном транспорте, основным предназначением подразделений ведомственной охраны Росжелдора является:

а) выполнение функций и реализация полномочий подразделений транспортной безопасности, т.е. осуществление защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (п. 7.1 ст. 1 Закона о транспортной безопасности);

б) охрана наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования и специальных грузов (п. 2 ст. 28 Закона о железнодорожном транспорте). Перечни таких объектов и специальных грузов утверждены соответственно распоряжениями Правительства РФ от 29 декабря 2020 г. № 3625-р и от 23 июля 2015 г. № 1424-р;

в) обеспечение по договору с перевозчиком охраны грузов в пути следования и на железнодорожных станциях (за исключением обеспечиваемых грузоотправителями или грузополучателями охраны и сопровождения грузов в соответствии с УЖТ РФ либо уполномоченными ими лицами по договору) (п. 1 ст. 28 Закона о железнодорожном транспорте). [В соответствии со ст. 17 УЖТ РФ Перечень грузов, требующих обязательного сопровождения и охраны в пути следования, утвержден приказом Минтранса России от 4 марта 2019 г. № 70.]

Кроме того, наряду с изложенными выше функциями постановлением Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 540 на ведомственную охрану Росжелдора возложена функция участия в обеспечении пожарной безопасности на объектах железнодорожного транспорта.

Если сопоставить названные задачи ведомственной охраны с рассмотренными выше видами безопасности на железнодорожном транспорте, то можно увидеть, что подразделения ведомственной охраны Росжелдора обеспечивают на железнодорожном транспорте: транспортную безопасность; безопасность личности; безопасность перевозки грузов; пожарную безопасность. Другие виды безопасности на железнодорожном транспорте (рис. 1) обеспечиваются иными субъектами.

Более подробно задачи, полномочия и функции подразделений ведомственной охраны Росжелдора определены в подзаконных нормативных правовых актах.

Необходимость и возможность создания в Росжелдоре подразделений ведомственной охраны вытекает из положений ст. 5 Федерального закона «О ведомственной охране», где Правительству РФ предоставлены полномочия по определению перечня федеральных органов исполнительной власти, имеющих право на создание государственной ведомственной охраны. Такой перечень утвержден постановлением Правительства РФ от 12 июля 2000 г. № 514. Действующая на сегодняшний день редакция данного перечня включает девять федеральных органов исполнительной власти, которым предоставлено

право иметь в своей структуре ведомственную охрану: МЧС России, Минобороны России, Минкультуры России, Минтранс России, Минстрой России, Минфин России, Росжелдор, Росрезерв, ГУСП. Кроме того, отдельными федеральными законами право иметь ведомственную охрану предоставлено государственным корпорациям «Росатом», «Роскосмос», «Ростех» и организациям топливно-энергетического комплекса.

Согласно постановлениям Правительства РФ от 6 апреля 2004 г. № 174 «Вопросы Федерального агентства железнодорожного транспорта» и от 30 июля 2004 г. № 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта» Росжелдор является федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг, управлению государственным имуществом в сфере железнодорожного транспорта, а также функции по оказанию государственных услуг в области обеспечения транспортной безопасности в этой сфере и на метрополитене. Согласно указанным актам на Росжедор в числе прочего возложена важнейшая задача по реализации комплекса мер, направленных на обеспечение защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Основным организационно-правовым средством решения данной задачи является предоставленное Росжелдору право иметь в своем составе штатные подразделения ведомственной охраны. Согласно Положению, утвержденному постановлением Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 540, ведомственная охрана создается Росжелдором и предназначается для защиты наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования и иных объектов железнодорожного транспорта, находящихся в сфере ведения, от противоправных посягательств, охраны грузов (в том числе специальных грузов) в пути следования и на железнодорожных станциях в соответствии с законодательством РФ, а также для участия в обеспечении транспортной безопасности, организации и осуществления профилактики пожаров.

Организационно ведомственная охрана Росжелдора функционирует в форме федерального государственного предприятия «Ведомственная охрана железнодорожного транспорта Российской Федерации» (ФГП «ВО ЖДТ России»), которое Указом Президента РФ от 4 августа 2004 г. № 1009 включено в Перечень стратегических предприятий и стратегических акционерных обществ и является одним из включенных в данный Перечень ФГУП, осуществляющих выполнение работ, оказание услуг, имеющих стратегическое значение для обеспечения обороноспособности и безопасности государства, защиты нравственности, здоровья, прав и законных интересов граждан Российской Федерации.

Важно отметить, что, занимая важнейшее место в системе охраны и защиты объектов железнодорожного транспорта от противоправных посягательств и обеспечении сохранности перевозимых по железным

дорогам грузов, ведомственная охрана Росжелдора, тем не менее, является не единственным субъектом этой деятельности. Действующим железнодорожным законодательством предусмотрено участие в реализации этих задач следующих субъектов:

а) *перевозчик* — обеспечивает охрану грузов в пути следования и на железнодорожных станциях (п. 1 ст. 23 Закона о железнодорожном транспорте). Согласно ст. 2 УЖТ РФ *перевозчик* — юридическое лицо или индивидуальный предприниматель, принявшие на себя по договору перевозки железнодорожным транспортом общего пользования обязанность доставить вверенный им отправителем груз, багаж, грузобагаж или не принадлежащий им порожний грузовой вагон из пункта отправления в пункт назначения, а также выдать груз, багаж, грузобагаж, порожний грузовой вагон управомоченному на его получение лицу (получателю);

б) *организация, с которой перевозчик заключил соответствующий договор* — обеспечивает охрану грузов в пути следования и на железнодорожных станциях (п. 1 ст. 23 Закона о железнодорожном транспорте);

в) *подразделения ведомственной охраны войск национальной гвардии Российской Федерации* — могут привлекаться к охране наиболее важных объектов железнодорожного транспорта общего пользования и специальных грузов (п. 2 ст. 23 Закона о железнодорожном транспорте);

г) *грузоотправитель, грузополучатель* — обеспечивают охрану грузов (за исключением воинских грузов), требующих обязательного сопровождения и охраны в пути следования (абз. 1 ст. 17 УЖТ РФ);

д) *организации, уполномоченные грузоотправителем, грузополучателем*, — на основании соответствующего договора обеспечивают охрану грузов (за исключением воинских грузов), требующих обязательного сопровождения и охраны в пути следования (абз. 2 ст. 17 УЖТ РФ);

е) *подразделения воинских частей* Вооруженных Сил, других войск, воинских формирований и органов — обеспечивают охрану воинских грузов, перечень которых определен федеральным органом исполнительной власти и федеральным государственным органом, в которых законодательством РФ предусмотрена военная служба, по согласованию с Росжелдором (приказ Министра обороны Российской Федерации от 23 августа 1997 г. № 321 «Об охране и сопровождении воинских грузов при их перевозке железнодорожным, морским и речным транспортом»);

ж) *порты* — обеспечивают охрану груженых и порожних вагонов в портах (ст. 79 УЖТ РФ);

з) *юридические лица, аккредитованные в установленном порядке в качестве подразделения транспортной безопасности,* — осуществляют защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (в том числе на основании договора с

субъектом транспортной инфраструктуры) (п. 7.1 ст. 1 Закона о транспортной безопасности).

Важное место в обеспечении безопасности на железнодорожном транспорте занимают государственные органы:

1) *транспортная прокуратура* — осуществляет надзор за соблюдением законодательства в сфере деятельности организаций железнодорожного транспорта (приказ Генпрокуратуры РФ от 15 июля 2011 г. № 211 «Об организации надзора за исполнением законов на транспорте и в таможенной сфере»);

2) *органы внутренних дел на транспорте* — обеспечивают защиту жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, иностранных граждан, лиц без гражданства, противодействие преступности, охрану общественного порядка, собственности, обеспечивают общественную безопасность на объектах железнодорожного транспорта (п. 3 ст. 23 Закона о железнодорожном транспорте; приказ МВД России от 15 июня 2011 г. № 636 «Об утверждении Типового положения о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте»). В МВД России для этих целей функционирует специально созданное подразделение — Главное управление МВД России на транспорте, ответственное за реализацию функций ведомства в области обеспечения правопорядка на объектах транспорта. Основными звеньями управления органами внутренних дел на транспорте являются Управления на транспорте (УТ) МВД России по федеральным округам и два линейных управления МВД России на транспорте, подчиненные непосредственно Министерству. В состав УТ МВД России по федеральным округам входят линейные управления (отделы, отделения) МВД России на транспорте [1].

Учитывая довольно обширный перечень субъектов охранной деятельности на железнодорожном транспорте, является актуальным вопрос о координации деятельности этих структур и об их взаимодействии. Как представляется, такого рода координатором должны выступать подразделения ведомственной охраны Росжелдора, что должно найти отражение в Положении о ведомственной охране Росжелдора, утвержденном постановлением Правительства РФ от 27 июня 2009 г. № 540.

Литература

1. Алиуллов, Р. Р. Органы внутренних дел как субъект обеспечения транспортной безопасности России (вопросы теории и правового регулирования) / Р. Р. Алиуллов // Вестник Казанского юридического института МВД России. — 2017. — № 2. — С. 16—19.
2. Мартиросян, Т. А. К вопросу о содержании понятия «безопасность» / Т. А. Мартиросян // Стратегия гражданской защиты. — 2013. — Т. 3. — Вып. 2. — С. 359—362.

3. Ожегов С. И. Словарь русского языка / под редакцией Н. Ю. Шведовой. Москва : Рус. яз., 1986.

References

1. Aliullov, R. R. Organy vnutrennikh del kak sub"yekt obespecheniya transportnoy bezopasnosti Rossii (voprosy teorii i pravovogo regulirovaniya) [Internal affairs bodies as a subject of ensuring transport security in Russia (questions of theory and legal regulation)] / R. R. Aliullov // Vestnik Kazanskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. — 2017. — № 2. — S. 16—19.
2. Martirosyan, T. A. K voprosu o soderzhanii ponyatiya «bezopasnost'» [To the question of the content of the concept of "security"] / T. A. Martirosyan // Strategiya grazhdanskoy zashchity. — 2013. — T. 3. — Vyp. 2. — S. 359—362.
3. Ozhegov S. I. Slovar' russkogo yazyka [Dictionary of the Russian language] / pod redaktsiyey N. YU. Shvedovoy. Moskva : Rus. yaz., 1986.

УДК 340.11

© Довгань Ксения Евгеньевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Алтайский государственный университет
jusconsul77@gmail.com

© Коваленко Наталья Евгеньевна,
Алтайский государственный университет
kovalenkorub5@gmail.com

Конкретизация норм об ответственности за опасное вождение в законодательстве Российской Федерации

Аннотация. Обеспечение безопасности дорожного движения — это первостепенная задача государства для создания условий здоровой и благополучной жизни населения. Статья посвящена анализу проблем введения законодательной конструкции «опасное вождение» в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях. К сожалению, юридический состав опасного вождения еще до конца не проработан ни на законодательном уровне, ни на доктринальном, что может создать трудности в правоприменительной практике. В статье рассмотрен вопрос о признаках объективной стороны опасного вождения в рамках юридического состава административного правонарушения, проведен анализ понятия «опасное вождение», сделан вывод о возможных проблемах при его толковании.

Ключевые слова: опасное вождение; агрессивное вождение; административное правонарушение; административное наказание; административная ответственность; безопасность дорожного движения.

© Kseniya Ev. Dovgan,
Candidate of Law, docent,
Altai State University

© Nataliya Ev. Kovalenko,
Altai State University

Concrete definition of the liability standards for dangerous driving in the legislation of the Russian Federation

Abstract. Ensuring road traffic safety is the primary issue of the state to create conditions for a healthy and prosperous life of the population. The current paper deals with the analysis of the problems of introducing the legislative structure “dangerous driving” into the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation. Unfortunately, the legal composition of “dangerous driving” has not been fully developed yet either at the legislative level or at the doctrinal level, which can result in difficulties in law enforcement practice. The paper has considered the issue of characteristics of the objective side of dangerous driving within the framework of the legal composition of an administrative offense. There has been analyzed the concept “dangerous driving”, and made the conclusions about possible problems in its interpretation.

Keywords: dangerous driving; aggressive driving; administrative offense; administrative penalty; administrative responsibility; road traffic safety.

Введение

Проблема института «опасное вождение» в рамках административных правонарушений в области безопасности дорожного движения в науке российского административного права разработана слабо, а большинство исследований в настоящее время посвящено изучению беспилотного транспорта. В. И. Майоров и О. И. Бекетов справедливо отмечают поспешность включения в ПДД запретов, не подкрепленных мерами административного принуждения, что негативно сказывается на современном законодательстве. Дифференциация и индивидуализация юридической ответственности — необходимые элементы в конкретизации административной ответственности [1]. Основной юрисдикционный принцип «неотвратимость наказания за совершенное правонарушение», по мнению С. В. Поляковой, не соблюдается на практике [2].

Иной точки зрения придерживаются И. М. Хиль, Н. А. Лихачев, анализируя опасное вождение, авторы пришли к выводу, о необходимости нормативно-правового закрепления стандарта вождения, принятия кодекса этики на дорогах [3]. Авторы полагают, что снижение количества дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) возможно только благодаря ужесточению ответственности. В продолжение этой точки зрений С. Е. Борисова проводила комплексный анализ взаимосвязи провокационного поведения водителей транспортных средств с наличием престижных и дорогих автомобилей, в результате автор пришел к выводу о необходимости внесения изменений в образовательную программу по подготовке водителей в целях формирования психологической и коммуникативной компетентности на дорогах [4].

Актуальность темы исследования заключается в следующем. Во-первых, для нашей страны институт «опасное вождение», содержащийся в ПДД является актуальным и относительно молодым. Во-вторых, проект КоАП РФ впервые вводит ответственность за опасное вождение (ст. 12.38): «Опасное вождение влечет наложение административного штрафа в размере пяти тысяч рублей». В-третьих, в 2020 г. был опубликован и вынесен Минюстом России на общественное обсуждение проект нового Кодекса об административной ответственности РФ, где в окончательной редакции разработано наказание в сфере безопасности дорожного движения, а именно, введена новая статья 21.30 «Опасное вождение», ввиду чего агрессивная манера вождения получила свою санкцию, штраф в размере 5000 руб. за соответствующее правонарушение. В-четвертых, увеличение числа смертельных ДТП за последние два года, в том числе с участием известных, медийных личностей. С начала года только в Москве произошло 5,5 тыс. аварий, в которых около 200 человек погибли и, в-пятых, разработан, принят и успешно реализуется национальный проект «Безопасные и качественные автомобильные дороги».

Цель работы заключается в исследовании понятия «опасное вождение» в свете принятия новой редакции КоАП РФ.

Методика исследований

В исследовании были использованы общенаучные и специальные методы. Основным специальным методом исследования является метод системного толкования отраслевых институтов административного права. Данный метод способствовал выявлению и анализу особенностей отдельных составов правонарушения, предусмотренных гл. 12 КоАП РФ, постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 и др.

Результаты исследований

Сфера безопасности дорожного движения касается каждого гражданина, и поэтому особенно сейчас требует детального изучения и проработки ввиду того, что участились случаи смертельных ДТП. Пандемия коронавирусной инфекции и самоизоляция стала психологическим экспериментом для граждан. Каждый человек выходит на улицу, на работу, учебу, домой, и вольно или невольно пересекая участки автомобильных дорог, становится участником дорожного движения.

Рассмотрим официальную статистику ДТП, совершенных в России в результате алкогольного опьянения с января по сентябрь 2020 г., соотношение числа аварий с количеством погибших и раненых (рис. 1).

Вопросы правового регулирования института опасного вождения содержатся в основном в ПДД, где оно определяется, как «неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий, если эти действия повлекли создание водителем в процессе дорожного движения ситуации, при которой его движение и (или) движение иных участников дорожного движения в том же направлении и с той же скоростью создает угрозу гибели или ранения людей, повреждения

транспортных средств, сооружений, грузов или причинения иного материального ущерба».

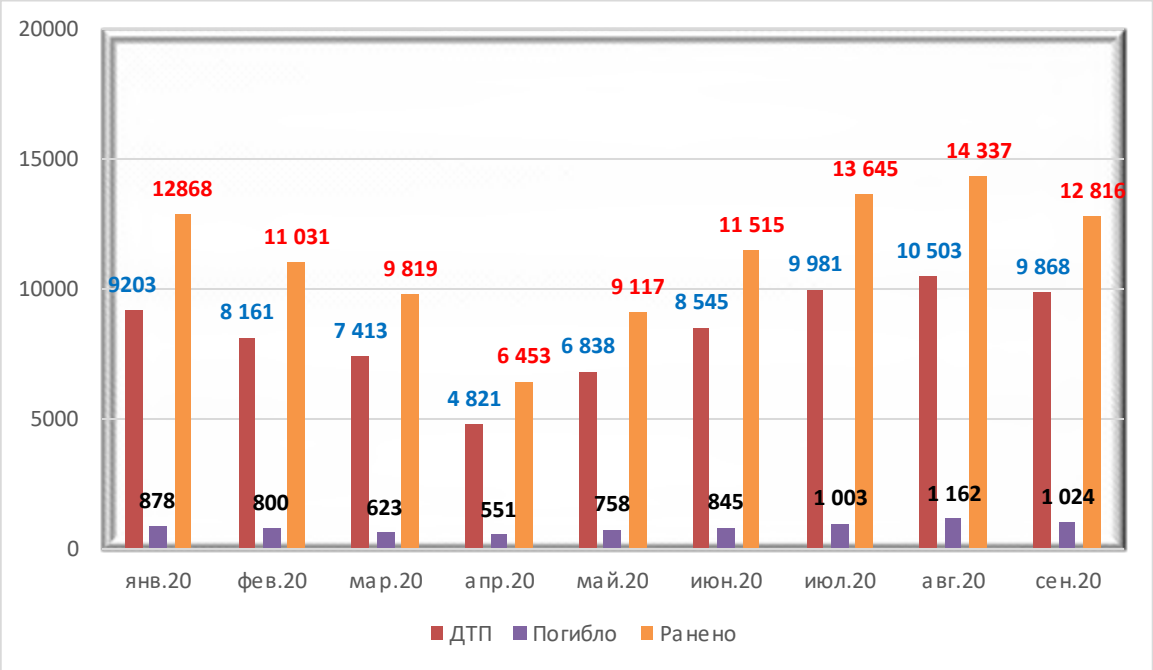


Рис. 1. **Статистика ДТП, совершенных в России в результате алкогольного опьянения с января по сентябрь 2020 г.** [http://stat.gibdd.ru/]

К числу таких действий относят:

• невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспортному средству, пользующемуся преимущественным правом движения;

• перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты, кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия;

• несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди транспортного средства;

• несоблюдение бокового интервала;

• резкое торможение, если такое торможение не требуется для предотвращения ДТП;

• препятствование обгону.

Дефиниция понятия, как отмечает ряд ученых, практиков, выглядит нагроможденной, расширенной и сложной не только для понимания, но и правоприменения.

Ученые отмечают, что введение состава правонарушения «опасное вождение» является верным и своевременным решением [5; 6]. И. В. Алемасов в качестве санкции за опасное вождение предлагает установление предупреждения [7]. С. В. Бонкало считает, что проблема опасного вождения заключается в проблеме индивидуально-психологических качеств водителей, поэтому установление безальтернативной санкции будет неэффективным [8]. С. Н. Антонов, П. В.

Молчанов предлагают расширить диспозицию ст. 21.30 КоАП РФ в части конкретизации юридического состава: указания количественных показателей в дистанции и боковых интервалах [9].

Решить данный казус представилось возможным благодаря специальному сайту в Интернете (Опасноевождение.рф), он отображает сущность правонарушения, приводит классификацию действий, составляющих опасное вождения. Составляющие указанное правонарушение действия имеют бытовое, разговорное обозначение, они также проиллюстрированы в специальных видеопримерах. Как можем заметить, наличие данного интернет-ресурса позволяет рационально применять теоретическое определение опасного вождения на практике, при этом исключаются ошибки, вызванные сложно составленной нормативной дефиницией опасного вождения.

Однако несмотря на предпринятую, довольно удачную попытку системно разобрать термин через материал сайта, в новой норме существуют определенные казусы, которые не остаются не замеченными. Зиждется все на том, что *de facto* объективной доказанности опасное вождение поддается с трудом. *De jure* опасное вождение имеет сложный юридический состав, который предполагает определенную совокупность действий. Получается, что квалификация опасного вождения возможна только после того, как правонарушение окончено [URL: http://ruspdd.ru/izmenemya-pdd/352-izmeneniya-pdd-opasnoe-vozhdenie].

Стоит согласиться с мнением В. И. Майорова и О. И. Бекетова, что «факт опасного вождения» будет определяться через «анализ произошедшего нарушения. Только после этого судья вынесет приговор о наличии или же отсутствия состава» [5; 6], который будет закреплен в ст. 12.38 КоАП РФ.

В законодательстве Англии «опасное вождение» предполагает уголовную ответственность. Согласно Закону о дорожном движении 1988 г. опасным признается вождение без прав с превышением скоростного движения. А. Г. Дороднов отмечает, что законодательство Англии использует для уголовного преследования за дорожные преступления положения норм, запрещающих опасное, невнимательное или неосторожное вождение [10]. Английское законодательство дает общую трактовку, а судебная практика дополняется его новыми признаками [10].

Вышесказанное позволяет нам обратить внимание на тот факт, что при ДТП, конечно, идет нарушение норм, закрепленных в ПДД, ответственность за которые может быть намного больше, чем за факт совершения опасного вождения. Соответственно, приходим к тому, что наказание постфактум не может считаться эффективным, уж тем более не снижает статистику по аварийным ситуациям на дороге. Кроме того, следует отметить, что стандарт опасного вождения обладает высоким потенциалом предупреждения, позволяющим выявлять будущих нарушителей ПДД, которые в свою очередь, практикуя опасные маневры, создают аварийные ситуации. Ввиду особой формулировки юридического

состава в статье нормативного акта, основная цель административной ответственности может быть не достигнута, что является проявлением формы риска в праве.

Обсуждение результатов исследования

Появление новой категории в ПДД служит целеполагающим и важным шагом в работе по повышению уровня безопасности на дорогах и дорожной инфраструктуре. Считаем целесообразным отметить, что после дискуссий ученых и юристов по вопросу утверждения наказания за опасное вождение путем внесения в гл. 12 КоАП РФ изменений, отечественный законодатель прислушался и принял проект федерального закона № 37057-7 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за опасное вождение». Этот момент показывает оперативную работу законодательного органа РФ, чутко реагирующего на острые проблемы, возникающие в современном обществе. Ведь, как было отмечено ранее, одного лишь указания на возможность вождения таким способом мало для пресечения дорожных инцидентов: существовал законодательный пробел, была необходимость в подкреплении законодательных новелл санкциями, Государственная Дума устранила все казусы и усовершенствовала уровень законодательства в России.

Несмотря на данную прогрессивную новеллу, следует отметить ее недоработанность в плане формулирования содержания состава правонарушения. Не совсем ясно, какие действия будут квалифицироваться как опасное вождения, если не обращаться за помощью к ПДД. Следует доработать проект в части формулирования нормы об ответственности, в частности, внести квалифицирующие признаки, усиливающие административную ответственность. Необходимость данного изменения диктуют недавние примеры ДТП с участием таких известных лиц, как М. Ефремов, Э. Гулиев, М. Багдасарян и многих других, именно тех, кто до совершения уголовного преступления в сфере дорожного движения не раз подвергался административной ответственности за многократные однотипные правонарушения, которые в совокупности и в специально определенном порядке образовывали состав опасного вождения. Если бы данная норма существовала, участники дорожного движения чувствовали себя более защищенными. Однако пока отсутствует официальное закрепление ответственности за опасное вождение, существует общественная опасность. Ввиду того что за совершение тех действий, которые составляют состав опасного движения, санкция закреплена минимально возможным размером штрафа за административное правонарушение в области дорожного движения, следует повысить размер санкции и внедрить жесткий контроль за поведением лиц, управляющих транспортным средством, склонных к агрессивному стилю вождения. Пока данные деяния не будут строго

пресекаться уполномоченными органами, должностными лицами, существует проблема обеспечения безопасности общества.

При этом сумма, которую правонарушитель заплатит в виде штрафа, является новеллой в административных санкциях. Это обусловлено тем, ранее данные нарушения, связанные с агрессивным стилем вождения, пока не квалифицируются в качестве нарушения ПДД. Смысл в том, что отдельные действия водителя транспортного средства не считаются правонарушением до регламентации их в качестве опасного вождения, т.е. их опасность стала подтверждаться особым набором действий в относительно короткий промежуток времени. Однако представляется разумным включение альтернативных мер воспитательного характера таких, как наказание в виде предупреждения или обязательных работ.

Управление транспортным средством в состоянии опьянения является одним из наиболее грубых нарушений ПДД. Федеральным законом от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ за повторное совершение данного правонарушения была установлена уголовная ответственность. ДТП, совершаемые лицами, находящимися в состоянии алкогольного опьянения гораздо меньше, что подтверждается официальной статистикой ГИБДД (рис. 2).

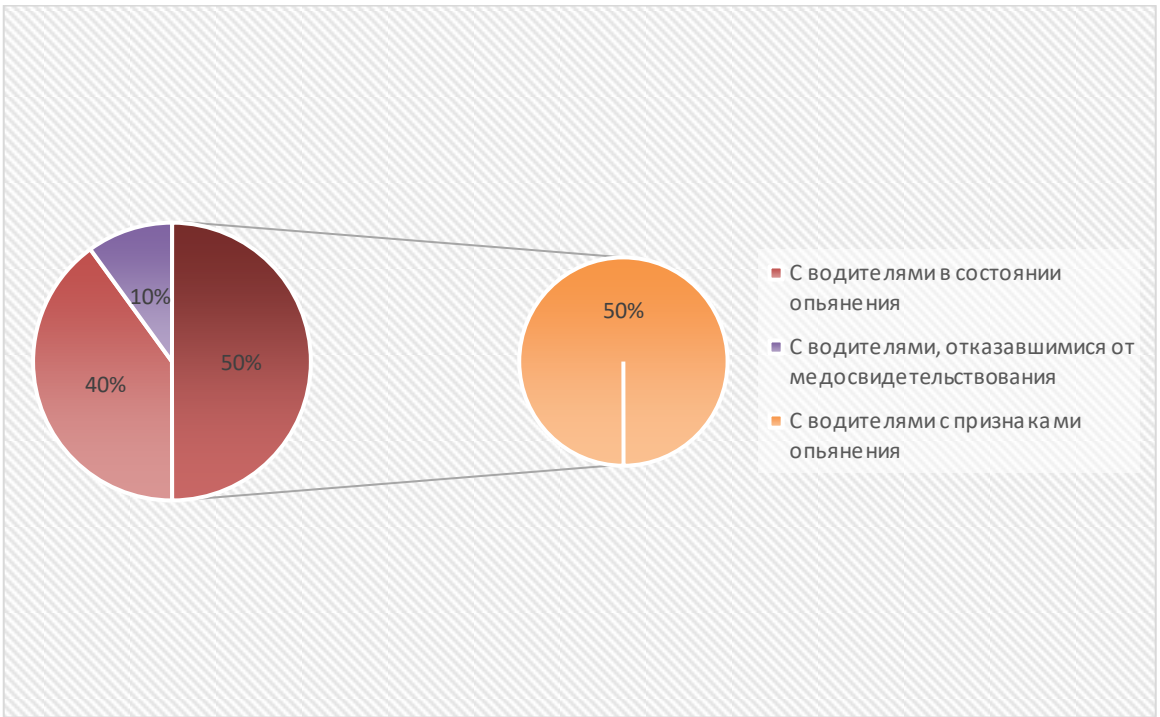


Рис. 2. **Категории правонарушений, совершенных в России водителями в состоянии алкогольного опьянения с января по сентябрь 2020 г.** [http://stat.gibdd.ru/]

Статистика с января по сентябрь 2020 г. свидетельствует о том, что доля дорожно-транспортных правонарушений водителями с признаками опьянения составляет 50% от общей доли ДТП. Вместе с тем требуется дополнительная регламентация признаков опьянения, чтобы

унифицировать правореализационную и правоприменительную практику мер принуждения.

Статистика 2020 г. свидетельствует о значительном количестве раненых и погибших в результате правонарушений водителями как в состоянии опьянения, так и с признаками опьянения (табл. 1).

Таблица 1

Количество раненых и погибших в результате ДТП с участием водителей, находящихся в состоянии алкогольного опьянения, с января по сентябрь 2020 г. [http://stat.gibdd.ru/]

Признаки административного правонарушения	Количество ДТП	Погибло	Ранено
С водителями в состоянии опьянения	10 934	2737	14 602
С водителями, отказавшимися от медосвидетельствования	2741	130	3910
С водителями с признаками опьянения	13 651	2863	18 471

Вполне возможно, что пандемия коронавирусной инфекции (COVID-19), в том числе самоизоляция, сыграли в этом не последнюю роль. Целесообразно ст. 21.30 КоАП РФ дополнить такими квалифицирующими признаками, как совершение опасного вождения в состоянии опьянения, а также совершение правонарушения водителем с признаками опьянения.

Представляется перспективным также ст. 21.30 КоАП РФ (проект федерального закона № 37057-7 «О внесении изменений в Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях в части установления административной ответственности за опасное вождение») помимо штрафа и предупреждения дополнить наказанием в виде обязательных работ при наличии квалифицирующих признаков. Статья 3.13 КоАП «обязательные работы» была введена Федеральным законом от 8 июня 2012 г. № 65-ФЗ. В данном случае наказание будет назначаться в соответствии с КоАП РФ «в свободное от работы, службы или учебы время на срок от двадцати до двухсот часов» не более четырех часов в день с возможностью увеличения максимального времени исполнения наказания.

В свете обсуждения наказаний за дорожные правонарушения (преступления) Ф. В. Грушин обращает внимание на переломный 2016 год, когда на 9% увеличилось число назначаемых наказаний в виде обязательных работ [11]. Автор считает, что поводом стал Федеральный закон от 31 декабря 2014 г. № 528-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросу усиления ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения», который ввел в КоАП РФ ст. 264.1 «Нарушение

правил дорожного движения лицом, подвергнутым административному наказанию» с наказанием в виде обязательных работ.

Однако в литературе встречаются неоднозначные точки зрения. Е. В. Павлова, М. В. Сидорова определяют, что данное наказание может быть назначено официально трудоустроенным гражданам [12]. При этом возникают вопросы и с исполнением наказания в случаях переезда, смены места жительства, уклонения, неявки. Какие меры ответственности предусмотреть в данном случае? В законодательстве определено, в случае уклонения от исполнения обязательных работ судебный пристав составляет протокол о привлечении лица к ответственности по ст. 20.25. КоАП РФ (ч. 4) со штрафом от 150 до 300 тыс. руб. или арестом до 15 суток. Федеральный закон от 2 октября 2007 г. № 229-ФЗ «Об исполнительном производстве» не разрешает насущные вопросы по исполнению этого наказания, требуется дополнительная регламентация. Ф. В. Грушин справедливо отмечает, в случае неявки лица после его извещения замена обязательных работ иным видом наказания не всегда представляется возможным в современном законодательстве [11]. Решение подобной проблемы автор видит в параллельном предупреждении правонарушителя о замене наказания более строгим в случае уклонения от исполнения [11].

Выводы

Проект ст. 20.31 КоАП РФ требует доработки в части добавления квалифицирующих признаков и закрепления альтернативных видов наказания. Предпринятые попытки законодателя урегулировать общественные отношения в области опасного вождения, с одной стороны, направлены на повышение правовой культуры, а с другой стороны, требуют существенных доработок ввиду отсутствия должной конкретизации и ряда практических проблем фиксации, квалификации, доказывания и т.д. К сожалению, неопределенность юридической терминологии, оценочные категории в нормативной базе административного права относительно категории «опасное вождение» могут создать проблемы для реализации и применения мер юридической ответственности. Надеемся, что в результате учета предложенных рекомендаций по многостороннему анализу опасного вождения, как нового вида административного правонарушения, уполномоченные субъекты смогут достоверно и объективно квалифицировать маневры и действия водителей транспортных средств согласно проекту ст. 21.30 КоАП РФ.

Литература

1. Майоров, В. И. Административная ответственность в сфере обеспечения безопасности дорожного движения: современные тенденции и перспективы / В. И. Майоров, О. И. Бекетов // Сибирское юридическое обозрение. — 2019. — Том 16. — № 4. — С. 563—567.
2. Полякова, С. В. Административные правонарушения в области дорожного

движения и ответственность за них / С. В. Полякова // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — Том 14. — № 4. — С. 85—88.
3. Хиль, И. М. Актуальные аспекты противодействия агрессивному вождению и дорожному хулиганству в Российской Федерации / И. М. Хиль, Н. А. Лихачев // Вестник Краснодарского университета МВД России. — 2018. — № 2 (40). — С. 16—20.
4. Борисова, С. Е. Провокационное поведение водителей престижных автомобилей в контексте обеспечения безопасности дорожного движения / С. Е. Борисова // Психопедагогика в правоохранительных органах. — 2019. — Том 24. — № 1 (76). — С. 62—67.
5. Майоров, В. И. О нормативно-правовом определении понятия опасного вождения в контексте законодательства об административных правонарушениях / В. И. Майоров, О. И. Бекетов // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — Том 14. — № 1. — С. 77—82.
6. Головко, В. В. Повышение эффективности административной ответственности за правонарушения в области дорожного движения / В. В. Головко, О. И. Бекетов, В. И. Майоров // Научный вестник Омской академии МВД России. — 2017. — № 2 (65). — С. 34—38.
7. Алемасов, И. В. Ответственность за опасное вождение / И. В. Алемасов // Студенческий форум. — 2017. — № 4-2. — С. 78—82.
8. Бонкало, С. В. Индивидуально-типологические детерминанты поведения профессиональных водителей на дорогах / С. В. Бонкало, М. И. Петрова // Ученые записки Российского государственного социального университета. — 2013. — Том 1. — № 2 (113). — С. 162—166.
9. Антонов, С. Н. «Опасное вождение» как новый институт правил дорожного движения: теоретические и процедурные вопросы / С. Н. Антонов, П. В. Молчанов // Вестник Университета имени О. Е. Кутафина (МГЮА). — 2016. — № 5 (21). — С. 163—167.
10. Дороднов, А. Г. Обусловленность криминализации опасного вождения в праве Англии / А. Г. Дороднов // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. — 2012. — № 4 (20). — С. 146—148.
11. Грушин, Ф. В. Альтернативные наказания в Российской Федерации: тенденции развития / Ф. В. Грушин // Вестник Томского государственного университета. Право. — 2014. — № 2 (12). — С. 47—53.
12. Павлова, Е. В. Теоретико-правовые аспекты обязательных работ как вида административного наказания: проблемы их реализации / Е. В. Павлова, М. В. Сидорова // Вестник Волгоградской академии МВД России. — 2016. — № 2 (37). — С. 39—44.

References

1. Mayorov, V. I. Administrativnaya otvetstvennost' v sfere obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: sovremennyye tendentsii i perspektivy [Administrative responsibility in the field of road safety: current trends and prospects] / V. I. Mayorov, O. I. Beketov // Sibirskoye yuridicheskoye obozreniye. — 2019. — Tom 16. — № 4. — S. 563—567.
2. Polyakova, S. V. Administrativnyye pravonarusheniya v oblasti dorozhnogo dvizheniya i otvetstvennost' za nikh [Administrative offenses in the field of road traffic and responsibility for them] / S. V. Polyakova // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — Tom 14. — № 4. — S. 85—88.
3. Khil', I. M. Aktual'nyye aspekty protivodeystviya agressivnomu vozhdeniyu i dorozhnomu khuliganstvu v Rossiyskoy Federatsii [Actual aspects of countering

aggressive driving and road hooliganism in the Russian Federation] / I. M. Khil', N. A. Likhachev // Vestnik Krasnodarskogo universiteta MVD Rossii. — 2018. — № 2 (40). — S. 16—20.
4. Borisova, S. Ye. Provokatsionnoye povedeniye voditeley prestizhnykh avtomobiley v kontekste obespecheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Provocative behavior of drivers of prestigious cars in the context of ensuring road safety] / S. Ye. Borisova // Psikhopedagogika v pravookhranitel'nykh organakh. — 2019. — Tom 24. — № 1 (76). — S. 62—67.
5. Mayorov, V. I. O normativno-pravovom opredelenii ponyatiya opasnogo vozhdeniya v kontekste zakonodatel'stva ob administrativnykh pravonarusheniyakh [On the legal definition of the concept of dangerous driving in the context of legislation on administrative offenses] / V. I. Mayorov, O. I. Beketov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — Tom 14. — № 1. — S. 77—82.
6. Golovko, V. V. Povysheniye effektivnosti administrativnoy otvetstvennosti za pravonarusheniya v oblasti dorozhnogo dvizheniya [Improving the effectiveness of administrative responsibility for offenses in the field of road traffic] / V. V. Golovko, O. I. Beketov, V. I. Mayorov // Nauchnyy vestnik Omskoy akademii MVD Rossii. — 2017. — № 2 (65). — S. 34—38.
7. Alemasov, I. V. Otvetstvennost' za opasnoye vozhdeniye [Responsibility for dangerous driving] / I. V. Alemasov // Studencheskiy forum. — 2017. — № 4-2. — S. 78—82.
8. Bonkalo, S. V. Individual'no-tipologicheskiye determinanty povedeniya professional'nykh voditeley na dorogakh [Individual-typological determinants of the behavior of professional drivers on the roads] / S. V. Bonkalo, M. I. Petrova // Uchenyye zapiski Rossiyskogo gosudarstvennogo sotsial'nogo universiteta. — 2013. — Tom 1. — № 2 (113). — S. 162—166.
9. Antonov, S. N. «Opasnoye vozhdeniye» kak novyy institut pravil dorozhnogo dvizheniya: teoreticheskiye i protsedurnyye voprosy ["Dangerous driving" as a new institution of traffic rules: theoretical and procedural issues] / S. N. Antonov, P. V. Molchanov // Vestnik Universiteta imeni O. Ye. Kutafina (MGYUA). — 2016. — № 5 (21). — S. 163—167.
10. Dorodnov, A. G. Obuslovlennost' kriminalizatsii opasnogo vozhdeniya v prave Anglii [The conditionality of the criminalization of dangerous driving in the law of England] / A. G. Dorodnov // Yuridicheskaya nauka i praktika: Vestnik Nizhegorodskoy akademii MVD Rossii. — 2012. — № 4 (20). — S. 146—148.
11. Grushin, F. V. Al'ternativnyye nakazaniya v Rossiyskoy Federatsii: tendentsii razvitiya [Alternative punishments in the Russian Federation: development trends] / F. V. Grushin // Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Pravo. — 2014. — № 2 (12). — S. 47—53.
12. Pavlova, Ye. V. Teoretiko-pravovyye aspekty obyazatel'nykh rabot kak vida administrativnogo nakazaniya: problemy ikh realizatsii [Theoretical and legal aspects of compulsory works as a type of administrative punishment: problems of their implementation] / Ye. V. Pavlova, M. V. Sidorova // Vestnik Volgogradskoy akademii MVD Rossii. — 2016. — № 2 (37). — S. 39—44.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 343.98 (347.948.2)

© Киселевич Игорь Валентинович,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)
riss2862@mail.ru

Возможности использования графических редакторов для реконструкции дорожно-транспортных происшествий

Аннотация. Реконструкция дорожно-транспортного происшествия — один из этапов транспортно-трасологического исследования. В соответствии с действующими методиками исследования проверка взаимосвязанности повреждений на транспортном средстве потерпевшего и на транспортном средстве виновника дорожно-транспортного происшествия проводится с использованием методов транспортной трасологии, основывающейся на анализе характера деформаций и направления действия сил, вызвавших повреждения частей, узлов, агрегатов и деталей транспортного средства, а также следов, имеющихся на транспортном средстве, проезжей части и объектах (предметах), с которыми транспортное средство взаимодействовало при дорожно-транспортном происшествии. В тех случаях, когда не представляется возможным исследовать сами транспортные средства и реконструкции дорожно-транспортных происшествия на местности, строится графическая модель столкновения транспортных средств на основании данных из документов о происшествии, фотографий и т.п., в том числе с применением графических редакторов. В статье описываются возможности современных графических редакторов для реконструкции дорожно-транспортных происшествий (на примере графического редактора *CorelDRAW*).

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие; графический редактор; автотехническая экспертиза; транспортно-трасологическая экспертиза.

© Igor V. Kiselevich,
Candidate of Law, docent,
Russian University of Transport

Capabilities of using graphic editors for the reconstruction of traffic accidents

Abstract. Reconstruction of a traffic accident is one of the stages of a transport and trace study. In accordance with the current forensic methods, the verification of the interconnection between the damages on the victim's vehicle and on the guilty vehicle is carried out using the methods of transport traceology, based on the analysis of the nature of the deformations and the direction of the forces that caused damage to assemblies and parts of the vehicles, as well as traces on the vehicles, roadway and objects with which the vehicles interacted during a traffic accident. In cases where it is not possible to study the vehicles themselves and reconstruct road accidents on the road, a graphical model of vehicle collisions is built based on data from accident documents, photographs, etc., including the use of graphic editors. The current paper has described the capabilities of modern graphic editors for the reconstruction of traffic accidents (on the example of the *CorelDRAW* graphic editor).

Keywords: traffic accident; graphic editor; autotechnical examination; transport and trace examination.

В последнее время в практику расследования обстоятельств дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП) стали все активнее внедряться различные мультимедийные программы, которые используются для моделирования и реконструкции места ДТП. Среди них наиболее известными в мире являются *CARAT*, *PC-CRASH* и др. Применение подобных программ при производстве автотехнических и транспортно-трасологических экспертиз растет, так как эти приложения имеют целый ряд преимуществ.

Во-первых, результат реконструкции ДТП зависит от теоретической и практической подготовленности эксперта, от уровня его профессиональных навыков и умений, а при работе со специальным техническим обеспечением человеческий фактор сводится к минимальным значениям.

Во-вторых, скорость реконструкции произошедших событий заметно увеличивается при использовании компьютерных программ, что коренным образом влияет на эффективность работы эксперта.

В отечественной практике для того, чтобы уменьшить объем проводимой экспертом работы и снизить ее сложность, во внимание не берутся довольно важные переменные (например, влияние *ABS*, *ESP*, жесткость автомобиля и т.п.), и вместо них используются табличные значения относительно замедления транспортного средства и его аэродинамических характеристик. Данная деталь коренным образом влияет на тот факт, что в подсчетах могут закрадываться различные

погрешности, которые могут сделать полученные результаты некорректными и неприменимыми для использования на практике. Современные технологии помогают обойти эту проблему, учитывая все необходимые переменные значения и используя их при моделировании произошедшего.

После работы по расчету всех необходимых параметров пользователь данной программы в лице эксперта может сделать эти результаты еще точнее, воспользовавшись специальной опцией под названием оптимайзер. Данная опция дает возможность за предельно краткое время рассчитать все возможные варианты развития событий и применить наиболее точный результат.

Говоря о программах, моделирующих и воссоздающих различные ДТП, необходимо обратить внимание на самые известные в этой сфере продукты.

Программа *CARAT* дает возможность реконструировать как отдельные элементы, объекты и эпизоды ДТП, так и все событие целиком. Всевозможные вычисления в этой программе могут проводиться в разных режимах: в динамическом режиме (в котором помимо сил, создаваемых самим транспортным средством, в расчет берутся и внешние силы, воздействующие на транспортное средство) и в кинематическом режиме (в котором в расчет берутся только параметры, связанные с движением транспортного средства). В данной программе моделирование каждого отдельного ДТП может проводить неограниченное количество раз. Это необходимо для рассмотрения всех возможных комбинаций произошедшего, а также для корректировки получившейся модели в том случае, когда в нее вносятся новые, ранее неизвестные, данные. Моделирование можно производить как в двухмерной, так и в трехмерной проекции, а также выводить рядом со схемой различную дополнительную информацию. Кроме этого программа *CARAT* ведет расчет распределения тормозных сил обособленно для каждого транспортного средства.

При исследовании транспортного средства в динамическом режиме внимание, в первую очередь, уделяется внешним силам, которые могут оказать значительное влияние на транспортное средство, а также на само дорожное покрытие в конкретном месте и на аэродинамику транспортного средства, которые, в свою очередь, определяются типом привода транспортного средства (задний, передний или полный привод), конкретным положением дроссельной заслонки, мощностью двигателя исследуемого транспортного средства.

Графический редактор *CRASH* (Австрия) — это современная лицензированная программа, предназначенная для комплексного исследования ДТП, моделирования различных повреждений и деформаций транспортных средств, реконструировании различных тяжелых дорожных ситуаций.

Как и в программе *CARAT*, визуализация проведенного исследования может быть представлена как в двухмерной проекции, так и в трехмерной, в случае необходимости готовая модель ДТП может быть приложена к заключению эксперта в виде отдельного файла.

В программе применяется математическая модель водителя, предназначенная для обеспечения движения транспортного средства по заданной траектории (в зависимости от параметров его движения, характеристик опорной поверхности и критериев математической модели водителя).

Наиболее распространенным подходом при анализе столкновений является использование классической модели столкновения, которая, несмотря на многие упрощения, позволяет получить точные результаты.

Если процесс столкновения должен рассматриваться во времени, то тогда необходимо применять математические модели удара, построенные на использовании жесткости деформируемых структур соударяющихся объектов, и тогда применяется силовая модель. Если же необходимо рассчитать деформации столкнувшихся объектов, применяется сеточная модель.

Прямой расчет столкновений для классической модели может осуществляться как в мануальном (ручном), так и в автоматическом режиме (для силовой и сеточной моделей — только в автоматическом режиме). При использовании автоматического режима происходит идентификация удара или контакта в зависимости от заданного времени взаимного внедрения контактирующих тел.

При всей широте функций, которые имеются в представленных графических редакторах, эти программы являются лицензированными продуктами и отсутствуют в свободном доступе. Для того чтобы приобрести необходимую для работы программу, а также лицензию и весь материал, необходимо заплатить большую сумму, так как указанные программы являются технологичным программным обеспечением, разработанным за границей, специально предназначенным для моделирования и реконструирования все видов ДТП.

Кроме этого, для полного овладения функционалом данных программ проводятся специальные тренинги и платные курсы обучения, на которых экспертов и специалистов в области автотехнической и транспортно-трасологической экспертиз знакомят с данным программным обеспечением, его возможностями и обучают работе с данными приложениями.

В связи с этим стоит отметить, что эксперты и специалисты применяют и другое программное обеспечение для моделирования ДТП. Эти программы могут иметь более широкий круг пользователей по сравнению со специально разработанными программами и приложениями, а также меньшее число выполнимых операций, однако эти программы пользуются

большим спросом среди экспертов из-за большей доступности для пользователя.

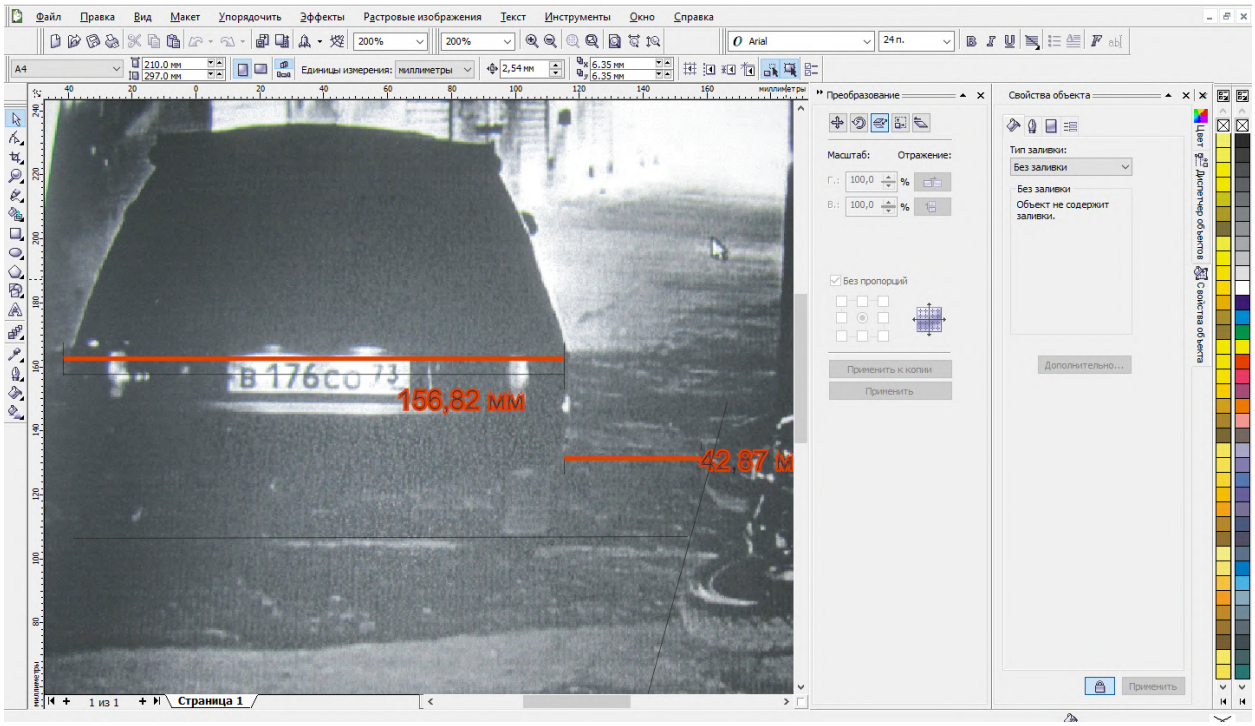
Примером такой программы является графический дизайнер *CorelDRAW*. Эта программа является довольно распространенным графическим редактором векторной графики. Для того чтобы пользоваться современными версиями данной программы, ее необходимо приобретать, так как использование нелицензионного программного обеспечения недопустимо, однако более старые лицензионные версии *CorelDRAW* можно совершенно легально использовать и без приобретения.

Используя функционал программы *CorelDRAW*, можно довольно точно определять передние свесы транспортного средства, перед этим задав необходимый масштаб для чертежа транспортного средства. Эти чертежи можно отсканировать, используя самые разные бумажные материалы и справочники. На данный момент большая часть различных чертежей транспортных средств, выполненных в векторной графике, находится в открытом доступе на различных сайтах, а также на сайтах производителей каждой конкретной марки транспортных средств.

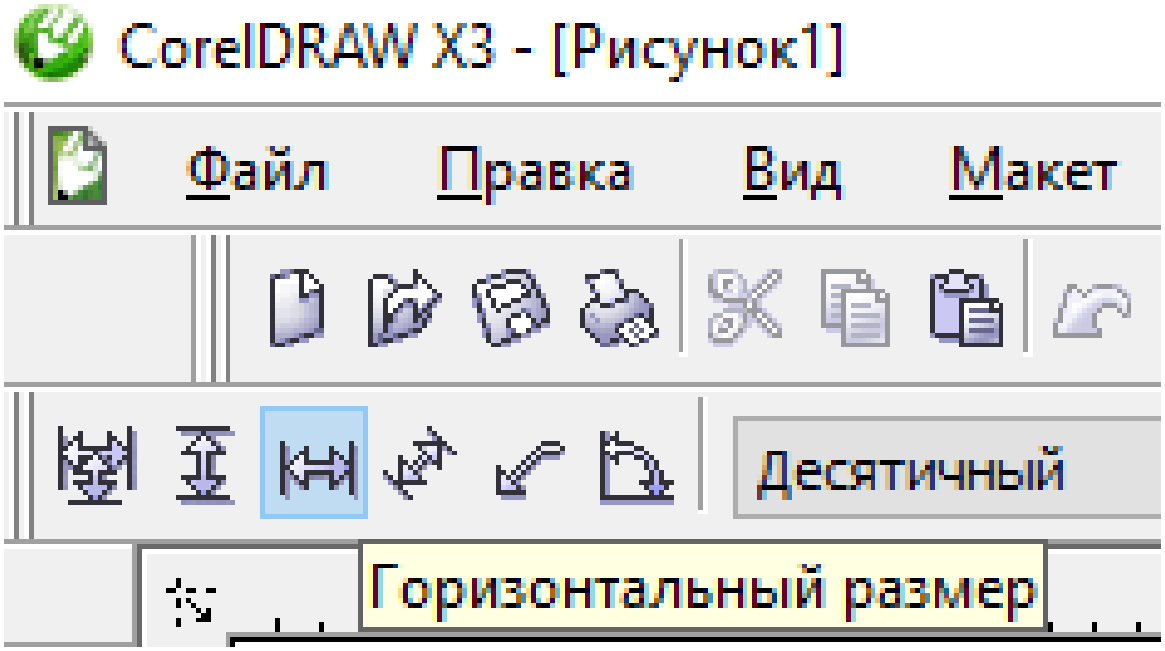
Приведем конкретный пример:

Водитель автомобиля ВАЗ 21093 при движении назад наехал на стоящий мотоцикл Хонда СВ 1100. В результате наезда мотоцикл получил повреждения правой стороны. На левой стороне мотоцикла, которая якобы входила в контакт с задней правой стороной автомобиля ВАЗ 21093, имеется одно повреждение, расположенное на крышке предохранителей. Автомобиль ВАЗ 21093 при этом получил повреждения заднего бампера и задней правой стоп — фары. Перед экспертом был поставлен вопрос «Соответствуют ли повреждения транспортного средства Хонда обстоятельствам ДТП?» Эксперту, помимо фотографий повреждений мотоцикла Хонда СВ 1100 была представлена копия фотографии с места предполагаемого ДТП.

Анализ места ДТП проводился с помощью программы *CorelDRAW*. Копия фотографии с места предполагаемого ДТП была загружена в данную программу.

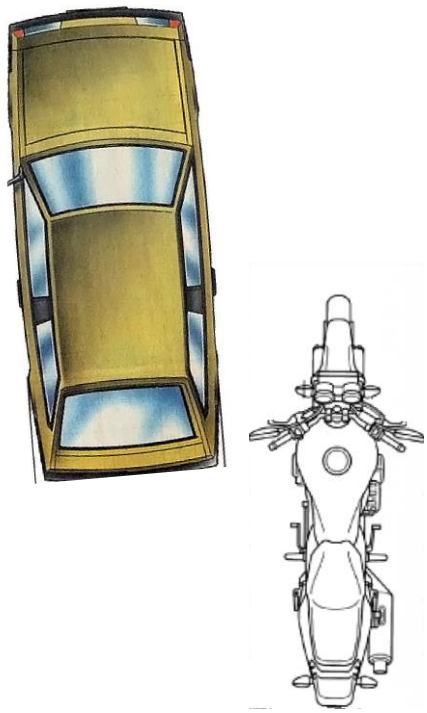


Далее эксперт произвел следующие действия: с помощью инструмента — горизонтальный размер была замерена ширина автомобиля ВАЗ 21093 на фотографии.



Она составила 156,22ммм. Зная реальную ширину автомобиля ВАЗ 21093 — 1650 мм, эксперт вычислил масштаб фотографии. Далее с помощью этого же инструмента было замерено расстояние от автомобиля до переднего колеса, лежащего на правом боку мотоцикла Хонда СВ 1100, которое составило 42,87 мм. Путем математической пропорции было получено значение реального расстояния до переднего колеса: 42,87 × 1650/156,22 = 451,06 мм или 45,106 см. Ширина мотоцикла Хонда СВ 1100

по наиболее удаленным точкам составляет 785 мм. Так как мотоцикл должен был контактировать только одной стороной — левой с задней частью автомобиля ВАЗ 21093, то для последующих вычислений рассматриваем только половину ширины мотоцикла, т.е. 785/2 = 392 мм. Таким образом, расстояние от левой стороны автомобиля ВАЗ 21093 до наиболее выступающей части мотоцикла при его вертикальном положении составляет 451,06 – 392 = 59,06 мм.



А учитывая, что мотоцикл в момент ДТП находился в стояночном состоянии, то наклон мотоцикла влево уменьшает 59,6 мм до 0 мм. Таким образом, первоначальный контакт автомобиля ВАЗ 21093 должен был произойти с наиболее выступающей частью мотоцикла Хонда СВ 1100 — с левой рукоятью, и на ней должны были остаться следы контакта. Но они зафиксированы не были, что позволило сделать вывод о том, что повреждения мотоцикла Хонда не соответствуют обстоятельствам ДТП.

Данным пример показывает, что даже с помощью недорогостоящих программ, а иногда и бесплатных возможно провести реконструкцию ДТП.

УДК 342.9:351.811

© Семичева Анастасия Сергеевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Вопросы передачи части полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения субъектам Российской Федерации

Аннотация. Статья подготовлена на основе поручения Президента РФ по итогам заседания президиума Государственного Совета РФ, состоявшегося 19 октября 2021 г., о передаче субъектам РФ отдельных полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в области дорожного движения. В связи с этим в статье была обобщена статистика по дорожно-транспортным происшествиям в Российской Федерации, дана характеристика правонарушениям в области дорожного движения, а также предложены изменения для внесения в нормативные правовые акты органов исполнительной власти субъектов РФ в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Ключевые слова: административные правонарушения; административная ответственность; полномочия субъектов, полномочия должностных лиц.

© Anastasiya S. Semicheva,
Candidate of Law, docent,
Russian University of Transport

Issues of delegating a part of the authorities to solve administrative offenses in the field of road safety to the constituent entities of the Russian Federation

Abstract. The current paper was prepared on the basis of the Order of the President of the Russian Federation following the meeting of the Presidium of the State Council of the Russian Federation on October 19, 2021, on the delegating some authorities to solve administrative offenses in the field of road

safety to the constituent entities of the Russian Federation. In this regard, the paper has summarized the statistics on traffic accidents in the Russian Federation, giving a description of offenses in the field of road traffic. There have been also proposed the changes to be introduced into the regulatory legal acts of the executive authorities of the constituent entities of the Russian Federation in the field of road safety.

Keywords: administrative offenses; administrative responsibility; powers of subjects; powers of officials.

По состоянию на февраль 2022 г. в Российской Федерации наблюдается тенденция к снижению количества дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), которые приводят к гибели и травматизму граждан и наносят значительный ущерб экономике страны. Следует отметить, что административные правонарушения в области дорожного движения, которые отмечены в гл. 12 «Административные правонарушения в области дорожного движения» КоАП РФ относятся к компетенции сотрудников Государственной инспекции безопасности дорожного движения.

Актуальность темы исследования обусловлена передачей части федеральных полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в сфере безопасности дорожного движения региональным властям в соответствии с утвержденным Президентом РФ перечнем поручений по итогам заседания Президиума Государственного Совета РФ.

Согласно статистике Главного управления ГИБДД по итогам 2021 г. сотрудниками государственной инспекции зафиксировано и пресечено свыше 168 млн правонарушений, а всего за период с 2011 по 2021 гг. существенно возросло количество транспортных средств, используемых участниками дорожного движения, с 44 до 58 млн, что требует повышенного внимания к сохранению безопасности и безаварийности на федеральных трассах и дорогах местного значения. В связи с этим в качестве профилактической меры по отношению к субъектам правоотношений в сфере дорожного движения может быть административная ответственность, которая как вид юридической ответственности позволит достичь сохранения жизни, здоровья и имущества граждан Российской Федерации.

В соответствии с п. «к» ч. 1 ст. 72 Конституции РФ в совместном ведении Российской Федерации и субъектов РФ находится обеспечение соответствия конституций и законов республик, уставов, законов и иных нормативных правовых актов краев, областей, городов федерального значения, автономной области, автономных округов Конституции РФ и федеральным законам. В настоящее время необходимо уточнить положения административно-деликтного законодательства о

разграничении предметов ведения Российской Федерации и ее субъектов в области установления административной ответственности [2, стр. 23—26].

Действующее законодательство устанавливает лишь общие принципы разграничения федеральных и региональных полномочий. Региональное законодательство об административных правонарушениях имеет большое значение в административном праве, основная функция которого — защита интересов граждан и общества во всех социальных сферах. Согласно доводам С. И. Обухова, во всех 85 субъектах РФ приняты кодифицированные акты, направленные на недопущение противоправных проявлений со стороны правонарушителей, в том числе на соблюдение мер, обеспечивающих безопасность дорожного движения. [3, стр. 82—85].

В руководящих документах МВД России говориться о проведении комплекса профилактических мер, направленных на снижение количества ДТП. В Указе Президента РФ от 7 мая 2018 г. № 204 «О национальных целях и стратегических задачах развития Российской Федерации на период до 2024 года» обозначена важнейшая задача — значительное сокращение ДТП на территории РФ, а также указаны основные методы ее реализации. К таким методам относится, прежде всего, ужесточение наказания в отношении водителей транспортных средств за несоблюдение установленных правил и норм поведения на улично-дорожной сети при помощи средств фото-видеофиксации административных правонарушений, что в свою очередь повысит дисциплинированность участников дорожного движения.

Существенным фактором передачи полномочий городам федерального значения является положение ст. 23.79 КоАП РФ, в соответствии с которой органы исполнительной власти городов федерального значения (Москвы, Санкт-Петербурга и Севастополя) имеют право рассматривать правонарушение, предусмотренное ч. 5 ст. 12.16 КоАП РФ (несоблюдение требований, предписанных дорожными знаками или разметкой проезжей части дороги, запрещающими остановку или стоянку транспортных средств), если указанное полномочие передано соглашением между федеральными органами исполнительной власти и органами исполнительной власти субъекта РФ [1, стр. 14—18].

Указанная выше мера позволит существенно разгрузить личный состав ГИБДД МВД России в пресечении и документировании нарушений правил остановки и стоянки транспортных средств и освободить дополнительный ресурс сотрудников ГИБДД.

Однако важно отметить, что разграничение полномочий Российской Федерации и ее субъектов в области законодательства об административных правонарушениях требует дальнейшего уточнения относительно определения критериев такого разграничения и установления конкретных пределов полномочий по установлению

административной ответственности по конкретным видам административных правонарушений.

При передаче регионам части полномочий в составы административных правонарушений включены административные дела о посягательствах на общественный порядок, общественную безопасность (безопасность дорожного движения) и сферу благоустройства. В связи с этим в целях совершенствования действующего порядка передачи субъектам РФ полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в области дорожного движения необходимо применить такие меры правового характера, как:

— внесение в правовые акты алгоритма процессуальных действий должностных лиц органа исполнительной власти субъекта РФ, направленных на прекращение противоправных действий со стороны нарушителя;

— дополнение правовых актов порядком взаимодействия органа исполнительной власти субъекта РФ со службой судебных приставов по взысканию неуплаченных в установленный законом срок наложенных административных штрафов;

— запрет на включение проект закона тех составов административных правонарушений, которые предусматривают применение мер административно-правового пресечения, предусмотренные гл. 27 КоАП РФ, так как вышеуказанные меры относятся к исключительному ведению Российской Федерации.

Отметим, что последний пункт специально внесен в проект закона, так как полномочия по рассмотрению и применению мер пресечения — это разные субъекты юрисдикции.

Кроме этого необходимо разработать меры организационного характера:

— закрепление полномочий по пресечению, документированию и процессуальному порядку административных правонарушений в сфере дорожного движения за учреждением, которое осуществляет свою деятельность в сфере обеспечения безопасной среды на дорогах общего пользования;

— недопущение дублирования данных функций при взаимном перераспределении вышеуказанных полномочий в установленном законом порядке.

В заключение следует отметить, что нормы КоАП РФ, регулирующие процедуры передачи части полномочий в сфере безопасности дорожного движения регионам России признаны соответствующими Конституции РФ.

В настоящее время Правительство РФ завершает работу по внесению изменений, касающихся передачи от ГИБДД субъектам РФ полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в законодательство. В связи с этим субъекты РФ будут наделены правом

рассматривать материалы и назначать штрафы по 38 составам административных правонарушений, содержащихся в гл. 12 КоАП РФ, в частности: превышение скорости, выезд на выделенную полосу для общественного транспорта, выезд на встречную полосу, не пристегнутый ремень безопасности, нарушение правил проезда железнодорожных переездов и другие составы, которые можно контролировать посредством дорожных камер.

Таким образом, существующие сейчас у регионов полномочия в сфере обеспечения безопасности дорожного движения недостаточны, возможно, было бы передать также часть функций, например, по соблюдению мест парковки, тем самым существенно разгрузив сотрудников Государственной инспекции по безопасности дорожного движения.

Литература

1. Волков, П. А. Современный подход к определению понятия административной ответственности // Известия Российского государственного педагогического университета им. А. И. Герцена. — 2018. — № 1. — С. 14—18.
2. Кирин, А. В. Новой редакции КоАП РФ нужна новая Общая часть // А. В. Кирин, И. Н. Побежимова // Административное право и процесс. — 2019. — № 2. — С. 23—26.
3. Обухов, С. И. К вопросу о порядке передачи субъектам Российской Федерации полномочий по рассмотрению дел об административных правонарушениях в области дорожного движения / С. И. Обухов // Академическая мысль. — 2021. — № 1. — С. 82—85.

References

1. Volkov, P. A. Sovremennyy podkhod k opredeleniyu ponyatiya administrativnoy otvetstvennosti [A modern approach to the definition of the concept of administrative responsibility] // Izvestiya Rossiyskogo gosudarstvennogo pedagogicheskogo universiteta im. A. I. Gertsena. — 2018. — № 1. — S. 14—18.
2. Kirin, A. V. Novoy redaktsii KoAP RF nuzhna novaya Obshchaya chast' [The new edition of the Code of Administrative Offenses of the Russian Federation needs a new General part] // A. V. Kirin, I. N. Pobezhimova // Administrativnoye pravo i protsess. — 2019. — № 2. — S. 23—26.
3. Obukhov, S. I. K voprosu o poryadke peredachi sub"yektam Rossiyskoy Federatsii polnomochiy po rassmotreniyu del ob administrativnykh pravonarusheniyakh v oblasti dorozhnogo dvizheniya [To the question of the procedure for transferring powers to the constituent entities of the Russian Federation to consider cases of administrative offenses in the field of road traffic] / S. I. Obukhov // Akademicheskaya mysl'. — 2021. — № 1. — S. 82—85.

ЗЕМЕЛЬНО-ПРАВОВЫЕ И ЭКОЛОГИЧЕСКИЕ ОТНОШЕНИЯ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 347.463:656.2.073(075.8)

© Лещов Сергей Геннадьевич,
Департамент государственной политики в области железнодорожного транспорта Минтранса России

Направления совершенствования законодательства в области перевозок опасных грузов по железным дорогам

Аннотация. Автором поднимаются и обосновываются актуальные вопросы о специфике перевозки железнодорожным транспортом опасных грузов. Особенности таких грузов (в силу физических свойств, опасных свойств, требующих при перевозке особой осторожности, способных нанести вред как человеку, так и окружающей человека среде), а также специфика перевозки одним из самых распространенных видов транспорта предопределяют необходимость выработки определенных нормативных подходов к такой перевозке. При этом основное целеполагание при организации такой перевозки — предотвращение отрицательного воздействия на окружающую среду. В статье акцентируется внимание на основных приоритетных направлениях в области обеспечения экологической безопасности при перевозках опасных грузов по железным дорогам, поднимаются вопросы ответственности за причинение экологического вреда. В результате проведенного исследования предложены возможные дополнения в правила перевозок опасных грузов и правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозок нефтебитума, направленные на исключение негативного влияния на экологию опасных грузов, перевозимых в вагонах, контейнерах, а также вагонах-цистернах, и создание для грузоотправителей равных конкурентных условий.

Ключевые слова: перевозка; опасные грузы; экологическая безопасность; инновационные и экологически чистые технологии; развитие экологически безопасных производств; ответственность за причинение экологического вреда.

© Gennady Yu. Leshchov,
Department of State Policy in the Field of Railway Transport of the Ministry of Transport of Russia

Directions for improving legislation in the field of dangerous goods' transportation by railway

Abstract. The author of the current paper has considered and substantiated urgent issues about the specifics of the dangerous goods' transportation by railway. Features of such cargoes (due to physical properties, dangerous properties that require special care during transportation, capable of harming both a person and the environment), as well as the specifics of transportation by one of the most common modes of transport predetermine the necessity to develop certain regulatory approaches to such transportation. At the same time, the main goal-setting in such transportation is the prevention of negative impact on the environment. The current paper has focused on the main priority directions in the field of ensuring environmental safety in the dangerous goods' transportation by rail. There have been risen questions of responsibility for causing environmental harm. As a result of the study, there have been proposed possible additions to the rules for dangerous goods' transportation and the rules for the transportation of liquid cargo in bulk in tank vehicles and bunker-type vehicles for the transportation of oil bitumen, aimed at eliminating the negative impact on the environment caused by dangerous goods transported in cars, containers, as well as wagons-tanks, and creating equal competitive conditions for consigners.

Keywords: transportation; dangerous goods; environmental safety; innovative and environmentally friendly technologies; development of environmentally friendly industries; liability for environmental damage.

Важнейшей задачей железнодорожного транспорта на сегодняшний день является обеспечение экологической безопасности при железнодорожных перевозках грузов, в том числе опасных, в целях сохранения и восстановления природной среды, необходимой для благоприятной жизни человека и устойчивого развития экономики, в условиях возрастающей активности производства и перевозок грузов.

Перевозка грузов различными видами транспорта имеет свои особенности, преимущества и недостатки и подразумевает соответствие жестким требованиям (табл. 1).

Таблица 1

Особенности, преимущества и недостатки перевозки грузов различными видами транспорта [https://www.fcaudit.ru/blog/opasnye-gruzy-2020-rassmatrivaem-klassy-opasnosti-i-trebovaniya-k-transportu/ (дата обращения: 20 февраля 2022 г.)]

Вид транспорта	Преимущества и недостатки	Требования
Железнодорожный	Плюсы: высокий уровень безопасности,	• при перевозке необходимо соблюдать температурный режим

	возможность перевезти большие объемы, сравнительно невысокая стоимость. Минусы: большая длительность перевозки, большой объем документации.	внутри контейнера или вагона; • следует избегать контакта опасных веществ с другими материалами, чтобы избежать утечки, окисления, взрыва и т.д.; • придерживаться специальных скоростных режимов, которые зависят от каждого конкретного участка железной дороги; • поезд с вагонами не должен пересекать крупные населенные пункты, больницы, санаторно-курортные учреждения; • все опасные грузы должны быть плотно и надежно упакованы; • стена ящика должна быть выше упакованного груза хотя бы на 5 см; • в случае транспортировки легковоспламеняющихся или ядовитых веществ тара должна быть герметичной; • вагоны должны быть исправными со специальными приспособлениями для крепления груза (если в них есть необходимость); перед отправкой на все вагоны необходимо нанести специальную маркировку; • тепловоз или электровоз должен быть оборудован техникой для тушения пожара в случае возгорания
Автомобильный	Плюсы: большая скорость транспортировки, демократичная стоимость. Минусы: не подходит для больших партий грузов, выше вероятность непредвиденных ситуаций: кража, автомобильная авария и пр.	Автомобиль должен быть оборудован металлической цепочкой для заземления, груз должен быть изолирован при помощи специального материала. Труба глушителя должна быть выведена перед радиатором, а бензобак должен быть отделен от двигателя, аккумулятора, электрических проводов и защищен спереди и сзади металлическими щитками, а со стороны днища — металлической сеткой. В автомобиле должны быть: • инструменты для ремонта авто; • огнетушители, лопата и песок для тушения пожара; • противооткатный упор на каждое транспортное средство; • два проблесковых маячка оранжевого цвета на автономном питании; • фонари оранжевого цвета на случай

		неисправности габаритных огней; • два знака аварийной остановки; • оранжевый жилет на каждого водителя со светоотражающими вставками; • аптечка и средства нейтрализации перевозимых опасных веществ; • средства индивидуальной защиты — очки и перчатки, емкость с водой/нейтрализующим раствором для промывания глаз
Воздушный	Плюсы: самый быстрый способ транспортировки. Минусы: высокая стоимость услуг, невозможность работы с большими объемами и габаритными грузами	• к транспортировке допускаются только разрешенные изделия и составы; • персонал должен соответствовать категориям ИКАО; • запрещено перевозить воздушным способом опасные грузы с превышающей заявленную в документах массу; • к перевозке имеют допуск только маркированные изделия; • запрещено перевозить на одном борту несовместимые между собой вещества; • сопроводительные документы должны быть оформлены согласно всем нормам и стандартам, в которых будет подробно описываться вся информация о содержимом перевозимого объекта; • каждый груз обязан иметь соответствующий уровень безопасности. при переброске груза должны быть предусмотрены все меры безопасности во время чрезвычайных ситуаций; • тара должна быть сертифицирована и соответствовать уровню потенциальной угрозы
Морской	Плюсы: доступная стоимость, высокая безопасность, подходит для работы с большими партиями груза вне зависимости от габаритов. Минусы: перевозки зависят от погодных условий	• опасные грузы следует распределять в зависимости от их состава и степени опасности; • взрывоопасные грузы размещаются в специальных помещениях, которые должны быть надежно закрыты; • грузы, выделяющие опасные испарения складируют в местах, где постоянно циркулирует свежий воздух; воспламеняющиеся жидкости и газообразные вещества транспортируют с учетом норм

		пожаробезопасности; • суда, которые ввозят и вывозят опасную продукцию за границу, должны иметь набор маркировочных знаков, которыми помечается груз; • перевозка международных грузов осуществляется строго по правилам Международного кодекса международной перевозки опасных грузов, кроме чрезвычайных ситуаций, при которых все действия должны быть направлены на помощь людям; перевозчик грузов, для которых нужно создать определенные температурные условия и влажность, обязан иметь свидетельство о характеристиках груза; • корабль должен быть оснащен средствами пожарной безопасности, и должен иметь специальное грузовое помещение

Перевозки опасных грузов по железным дорогам государств — участников СНГ регулируются Правилами перевозок опасных грузов по железным дорогам (утверждены Советом по железнодорожному транспорту государств — участников СНГ (далее — СЖТ СНГ), протокол от 5 апреля 1996 г. № 15), являющимися обязательными для работников железнодорожного транспорта, отправителей и получателей опасных грузов, портов и пристаней, а также для транспортно-экспедиционных предприятий, осуществляющих обслуживание грузоотправителей и грузополучателей.

Важно, что при перевозке опасных грузов не только перевозчик, но и грузоотправитель обязан обеспечивать исполнение всех требований. Так, исходя из содержания ст. 18 Устава железнодорожного транспорта РФ при перевозке опасных грузов грузоотправитель обязан наносить на тару, вагоны, контейнеры знаки, коды опасности, предусмотренные правилами перевозок грузов железнодорожным транспортом. Порядок нанесения указанных знаков, кодов устанавливается федеральным органом исполнительной власти в области железнодорожного транспорта и публикуется в сборнике правил перевозок железнодорожным транспортом. А перечень видов грузов повышенной опасности устанавливается Правительством РФ.

В настоящее время объективно существует необходимость совершенствования отдельных нормативных документов, регламентирующих перевозку опасных грузов, по нормативному закреплению обязательных для всех грузоотправителей способов подготовки подвижного состава и груза к перевозке для предотвращения отрицательного воздействия на окружающую среду.

Многие аспекты правового регулирования перевозок опасных грузов по железным дорогам в настоящее время остаются неизученными, для сравнения некоторыми авторами затрагивается вопрос морской перевозки опасных грузов [1, стр. 133—140], однако специфика железнодорожного транспорта предопределяет актуальность исследования этой проблематики именно для данного вида транспорта.

Нельзя не отметить важный аспект: действовавшие до 1 января 2021 г. Правила безопасности при перевозке опасных грузов железнодорожным транспортом, утвержденные постановлением Госгортехнадзора от 16 августа 1994 г. № 50, практически воспроизводили требования, содержащиеся в Правилах перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные СЖТ СНГ. Действующие Руководства по безопасности при транспортировании опасных веществ на опасных производственных объектах железнодорожными и автомобильными транспортными средствами, утвержденные приказом Ростехнадзора от 20 января 2017 г. № 20, не только дублируют Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные СЖТ СНГ, но и по тексту ссылаются на Правила технической эксплуатации железных дорог Российской Федерации, утвержденные приказом Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № 286.

Таким образом, в силу возникшей правовой неопределенности и противоречивости одни и те же по содержанию работы, но разные по наименованию (погрузка-разгрузка опасных грузов и транспортирование опасных веществ с использованием железнодорожного транспорта), могут входить в состав разных видов деятельности, подлежащих обязательному лицензированию (погрузочно-разгрузочной деятельности применительно к опасным грузам на железнодорожном транспорте и эксплуатации взрывопожароопасных и химически опасных производственных объектов I, II, III классов опасности), одни и те же технические устройства и сооружения, по-разному именуемые в разноотраслевых законодательных актах (погрузочно-разгрузочные устройства, сооружения и технические устройства, сооружения, применяемые на опасных производственных объектах), могут становиться объектом надзора разных органов контроля (Ростехнадзора и Ространснадзора), одни и те же по содержанию требования, содержащиеся в разноотраслевых нормативных правовых актах, принятых разными органами власти (Ростехнадзором, Госгортехнадзором, Минтрансом России, Ространснадзором), применяются разными ведомствами. В связи с чем дублируются объекты надзора, отдельные виды работ в составе лицензируемых видов деятельности, нормативные правовые акты, регулирующие одинаковые отношения, но принимаемые разными ведомствами. Это приводит к необоснованной административной нагрузке на хозяйствующие субъекты, чем нарушается принцип одного контролирующего органа, провозглашенный Правительством РФ в Методике исполнения плана

мероприятий («Дорожной карты») по реализации механизма «регуляторной гильотины» и отраженный в новом Федеральном законе «О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации» [2].

В качестве основных приоритетных направлений в области обеспечения экологической безопасности при перевозках опасных грузов по железным дорогам, в частности, можно выделить:

— внедрение инновационных и экологически чистых технологий, развитие экологически безопасных производств;

— ответственность за причинение экологического вреда.

Нельзя не заметить, что вопросы принятия необходимых мер по предотвращению негативного воздействия на окружающую среду и нарушений природоохранного законодательства все чаще становятся предметом рассмотрения судебных дел. Так, на основании лицензии МР-4 от 19 июля 2019 г. № 003433 ООО «СИТЭК» выполняло работы по перегрузке опасных грузов на внутреннем водном транспорте, используя для этих целей земельный участок береговой полосы по адресу: Томская область, Парабельский район, Новосельцевское сельское поселение, протока Кольджа, 1,3 км ниже устья реки Чигас. Земельный участок предоставлен обществу администрацией Парабельского района на основании договора аренды от 3 июля 2019 г. № Т0-06-11-10/09. Разрешенный вид использования: для размещения водных объектов (причал). Ранее земельный участок использовался обществом на основании договора субаренды части земельного участка с кадастровым номером 70:11:0100038:12253, заключенного 20 мая 2019 г. с ООО «Парабельское АТП». Спорные емкости (цистерны) для сжиженного углеводородного газа размещены на земельном участке в период его использования обществом, в рамках осуществления хозяйственной деятельности общества, при этом необходимые меры по предотвращению негативного воздействия на окружающую среду не предпринимались (определение Верховного Суда РФ от 17 июня 2021 г. № 304-ЭС21-8688 по делу № А67-1443/2020).

Предлагаемые к рассмотрению возможные дополнения в правила перевозок опасных грузов по железным дорогам и правила перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах и вагонах бункерного типа для перевозок нефтебитума направлены на исключение негативного влияния на экологию опасных грузов, перевозимых в вагонах, контейнерах, а также вагонах-цистернах, и создание для грузоотправителей равных конкурентных условий.

Данные предложения были представлены в августе прошлого года на рассмотрение совещания уполномоченных представителей железнодорожных администраций государств — участников СНГ в области перевозок опасных грузов.

Остановимся кратко на данных предложениях, которые касаются дополнений в следующие пункты правил.

1. Правила перевозок опасных грузов:

— п. 1.1.5 — усиление ответственности за нанесение экологического вреда;

— п. 2.1.1. — требование к экологической безопасности применяемой тары;

— п. 2.1.20 и 2.1.25 — требования к очистке вагонов и контейнеров, а также их дегазации экологическими методами, не наносящими вред окружающей среде;

— п. 2.1.36 — обеспечение экологической безопасности при предъявлении грузов к перевозке.

2. В правилах перевозок жидких грузов наливом в вагонах-цистернах:

— п. 3.2.1 — требования по осуществлению налива грузов с учетом требований законодательства в области охраны окружающей среды;

— п. 3.2.4 — требования по проведению профилактической обработки вагонов-цистерн после пятикратного использования для перевозки нефтепродуктов;

— п. 3.3.9 — требования по очистке наружной поверхности котлов цистерн после налива с учетом требований экологического законодательства;

— п. 5.6 — требования по промывке и очистке вагонов перед подачей в ремонт с учетом законодательства в области охраны окружающей среды (табл. 2).

Хотелось бы особо отметить, что данные предложения касаются вопросов обеспечения экологической безопасности всеми участниками перевозочного процесса, как работниками железных дорог, так и грузоотправителями, грузополучателями, собственниками и владельцами подвижного состава.

Таблица 2

Предложения по внесению изменений и дополнений в Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам, утвержденные СЖТ государств — участников СНГ 5 апреля 1996 г.

Предложения	Комментарий
Пункт 1.1.5 дополнить абзацем в следующей редакции: «Грузоотправитель несет ответственность за нарушение экологической безопасности перевозки опасных грузов, причинение экологического вреда при аварийных ситуациях и возмещение в полном объеме нанесенного экологического вреда в соответствии с национальным законодательством в области охраны окружающие среды и экологии»	
Абзац 2 п. 2.1.1 изложить в следующей редакции: «Тара и упаковка должны быть прочными, исправными, полностью исключать экологические риски утечек, просыпания груза,	Использование возобновляемой упаковки

причинение вреда здоровью людей, имуществу, а также окружающей среде, обеспечивая сохранность и безопасность перевозки. Материалы, из которых изготовлены тара и упаковка, должны быть инертными по отношению к содержимому и экологически безопасными»	(возобновляемая упаковка подлежит переработке. Чем больше циклов переработки, тем выше уровень экологичности материала). Существует биоразлагаемый пластик по прочности, не уступающий обычному пластику
В п. 2.1.20 первое предложение изложить в следующей редакции: «Подаваемые под погрузку опасных грузов вагоны и контейнеры должны быть исправны и очищены от ранее перевозимых грузов и мусора в соответствии с требованиями национального законодательства в области охраны окружающие среды и экологии»	
В п. 2.1.25 после слов «обезвредить (дегазировать) их» дополнить словами «с учетом требований национального законодательства в области охраны окружающие среды и экологии» и далее по тексту	
В абз. 1 п. 2.1.36 после слов: «предъявляют к перевозке» дополнить словами «с учетом экологической безопасности» и далее по тексту. В абз 2 и 3 п. 2.1.36 после слов: «обеспечения требований безопасности» дополнить словами «, в том числе экологической»	
В абз. 1 п. 3.2.1 после слов «на местах необщего пользования» дополнить словами «с учетом требований национального законодательства в области охраны окружающей среды и экологии»	
Пункт 3.2.4 дополнить абзацем следующего содержания: «Вагоны-цистерны, используемые для перевозки нефти и нефтепродуктов, должны проходить профилактическую обработку через промежутки времени, установленные в соглашениях между грузоотправителем и грузополучателем, но не более пятикратного использования вагонов-цистерн для нефтепродуктов, согласно требованиям ГОСТ 1510».	Требования ГОСТ 1510
Абзац 1 п. 3.3.9 после слов: «грузоотправитель обязан» дополнить словами: «с учетом требований национального законодательства в области охраны окружающей среды и экологии»	
В абз. 1 п. 5.6 после слов: «перед подачей вагона в ремонт» дополнить словами: «с учетом требований национального законодательства в области охраны окружающей среды и экологии»	

Сформулированные в рамках данного исследования предложения по совершенствованию законодательства в области перевозок опасных грузов по железным дорогам направлены, прежде всего, на обеспечение

экологической безопасности при железнодорожных перевозках грузов, в том числе опасных, в целях сохранения и восстановления природной среды, необходимой для благоприятной жизни человека и устойчивого развития экономики, в условиях возрастающей активности производства и перевозок грузов. Особенности таких грузов, в том числе в силу опасных свойств, требующих при перевозке особой осторожности, способных нанести вред как человеку, так и окружающей среде, предопределяют необходимость выработки четких нормативных подходов к такой перевозке. При этом основным целеполаганием при организации такой перевозки выступает предотвращение отрицательного воздействия на окружающую среду и человека.

Литература

1. Скачков, Н. Г. Правовое регулирование отношений по трансграничной морской перевозке опасных грузов в условиях цифровизации / Н. Г. Скачков // Lex russica. — 2020. — № 2. — С. 133—140.
2. Тихомирова, Л. А. Реформа контрольно-надзорной деятельности («регуляторная гильотина») в сфере промышленной безопасности / Л. А. Тихомирова // СПС КонсультантПлюс. 2021.

References

1. Skachkov, N. G. Pravovoye regulirovaniye otnosheniy po transgranichnoy morskoy perevozke opasnykh gruzov v usloviyakh tsifrovizatsii [Legal regulation of relations on cross-border sea transportation of dangerous goods in the context of digitalization] / N. G. Skachkov // Lex russica. — 2020. — № 2. — S. 133—140.
2. Tikhomirova, L. A. Reforma kontrol'no-nadzornoy deyatel'nosti («regulyatornaya gil'otina») v sfere promyshlennoy bezopasnosti [Reform of control and supervision activities (“regulatory guillotine”) in the field of industrial safety] / L. A. Tikhomirova // SPS Konsul'tantPlyus. 2021.

УДК 656.6/8

© Янелис Алиса Владиславовна,
Российский университет транспорта (МИИТ)
alisayanelis@gmail.com

Формирование системы управления качеством транспортного обслуживания

Аннотация. Для улучшения сервиса, предоставляемого пассажирам, были изучены конкурентные позиции организации, текущие и потенциальные возможности конкурирующих предприятий. Опираясь на полученные выводы, просчитаны возможные пути рыночного развития деятельности транспортных организаций. В статье приведена система управления качеством транспортного обслуживания, охватывающая главные стадии, части, механизмы его исследования и улучшения. Для этого рассмотрены основные этапы управления качеством обслуживания транспортной компании. Автор обозначает составляющие качества обслуживания пассажиров и их влияние на конкурентоспособность компании. Также автором обозначены приоритетные направления повышения качества обслуживания пассажирской железнодорожной транспортной компании. В статье продемонстрирована причинно-следственная диаграмма Исикавы при анализе качества обслуживания пассажиров, для которой были проанализированы аспекты, воздействующие на уровень обслуживания. Определяя приоритетные ориентиры улучшения качества, управляющее звено железнодорожной организации оказывает избирательное влияние на конкретные элементы и формирует стратегию, направленную на достижение ожидаемого уровня конкурентоспособности предприятия.

Ключевые слова: качество; конкурентоспособность; транспортное обслуживание; управление качеством.

© Alisa V. Yanelis,
Russian University of Transport

Formation of a transport service quality management system

Abstract. In order to improve the service provided to passengers, there have been studied the competitive positions of the organization, current and

potential opportunities of competing enterprises. Based on the study results, there have been calculated possible ways of market development of the activities of transport organizations. The current paper has presented a quality management system for transport services, covering the main stages, parts, mechanisms for its research and improvement. For this, there have been considered main stages of the service quality management of the transport company. The author has identified the components of the quality of passenger service and their impact on the competitiveness of the company. The author has also identified priority areas for improving the service quality for a passenger railway transport company. The paper has demonstrated the Ishikawa's cause-and-effect diagram in the analysis of the quality of passenger service, for which aspects that affect the service quality were analyzed. Determining priority guidelines for improving quality, the management of the railway organization has a selective influence on specific elements and forms a strategy aimed at achieving the expected level of competitiveness of enterprise.

Keywords: quality; competitiveness; transport service; quality control.

От эффективности транспортного сервиса напрямую зависят главные характеристики финансовой и производственной деятельности транспортного предприятия.

Этапы регулирования эффективности сервиса железнодорожной организации, осуществляющей перевозку пассажиров, изображены на рис. 1.

Для улучшения сервиса, предоставляемого пассажирам, следует изучить конкурентные позиции организации, текущие и потенциальные возможности конкурирующих предприятий. Опираясь на полученные выводы можно просчитать возможные пути рыночного развития деятельности транспортных организаций.

Первые этапы изучения и экономического анализа уровня сервиса, предоставляемого определенной транспортной организацией, осуществляющей пассажирские перевозки в рыночных условиях, должны включать исследования элементов качества. Для получения достоверных результатов необходимо проанализировать как можно больше аспектов, воздействующих на уровень обслуживания. Приведем их на рис. 2, используя причинно-следственную диаграмму Исикавы [https://4brain.ru/blog/диаграмма-исикавы/ (дата обращения: 11 декабря 2021 г.)].

Рис. 1. **Этапы управления качеством обслуживания пассажиров транспортной компании**

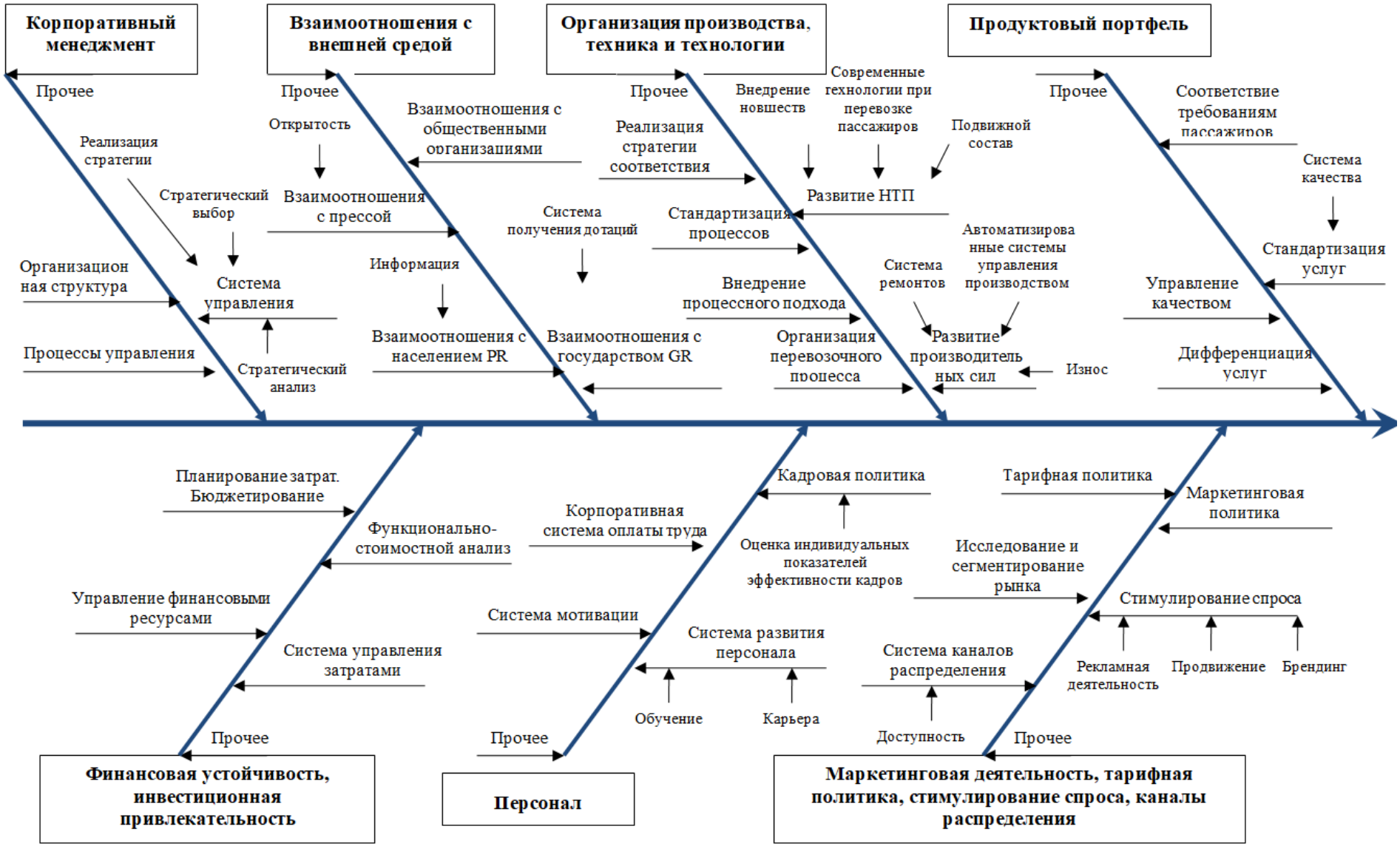


Рис. 2. **Причинно-следственная диаграмма Исикавы при анализе качества обслуживания пассажиров**
(составлено автором на основе диаграммы Исикавы [3])

Первичные стрелки характеризуют основные факторы, от которых зависит качество сервиса, предоставляемого перевозимым гражданам. Вторичные стрелки соответствуют обстоятельствам, определяющим состояние и вариабельность основных аспектов качества пассажирского сервиса.

К примеру, категорирование услуг в сфере транспорта относится к вторичным факторам эффективности обслуживания перевозимого потока и ориентировано на поддержку конкурентных преимуществ продуктов, предлагаемых компанией [2]. Данная зависимость аргументирована тем, что обновление пакета обслуживания сопровождается переходом на более высокую ступень сервиса, которой конкурирующие предприятия еще не достигли.

Последовательность факторов, обеспечивающих получение и поддержание необходимого уровня конкурентных преимуществ продуктов и услуг, предоставляемых транспортной организацией пассажирам, в качестве первичных факторов эффективности транспортного сервиса выражается: организацией обслуживания по различным уровням в соответствии с классом пассажиров; разработкой единых принципов обслуживания; внедрением системы качества в управленческом регулировании предоставленного обслуживания согласно пожеланиям клиентов.

Управление качеством сервиса состоит из совокупности организационных, технических и экономических операций, направленных на получение необходимого уровня оказания услуг.

Одним из аспектов, гарантирующих должное качество обслуживания, которое отвечает конкурентным требованиям, считается как ведение единых принципов оказания пассажирских услуг, так и обобщение шаблонов протекающих процессов. К примеру, определение единых технологических норм в ходе организации перемещения потока населения (число минут, в течение которых должны быть выполнены конкретные мероприятия) улучшают качество процесса провоза и сервиса (уменьшение длительности следования транспорта).

Нормирование системы обслуживания и процессов должно отвечать отечественным и международным эталонам. Так, электричка предприятия ООО «Пассажирские перевозки», которая перемещается между столицей и Санкт-Петербургом, соответствует международным требованиям к удобству, безопасности и техническому обеспечению.

Организация процесса перевозок заключается в улучшении транспортного оснащения, внедрении новых методов оказания услуг и выступает фактором качества транспортного сервиса. К примеру, в нашем государстве организация деятельности высокоскоростного транспорта, осуществляющего пассажирские перевозки, сопряжена с обучением персонала, способного управлять данным транспортом, осуществлять техническое обслуживание полотна. Это демонстрирует сопряженность

факторов, так как профессионализм сотрудников оказывает влияние на конкурентные преимущества кадров, что зависит от кадровой политики транспортного предприятия.

Эффективная система стимулирования и начисления заработка позволяет заинтересовать специалистов и повысить уровень их стремления к успешной реализации целей и задач транспортной организации, следовательно, улучшению качества обслуживания.

Финансовая деятельность транспортных предприятий, задействованных в пассажирских перевозках с предоставлением того или иного класса услуг, сопряжена с расчетом и регулированием затрат, финансовых потоков и функционально-стоимостным анализом. Именно он формирует предпосылки, позволяющие сочетать высокоэффективный сервис с минимальными издержками, принимать рациональные решения, использовать качественные подходы в оценке запасов, обеспечивать благоприятную среду для производства конкурентоспособных товаров и эффективного совершенствования подготовки персонала.

Планирование прибыли и расходов, выраженное в ожидании получения определенных финансовых показателей и контроле ценообразования, способствует минимизации ненужных затрат, росту доходности предпринимательской деятельности и конкурентных преимуществ транспортной компании. Результативное привлечение и потребление денежных ресурсов, реализация мероприятий, ориентированных на минимизацию издержек определяют качество обслуживания пассажиров посредством финансовой стабильности и спонсорской заинтересованности.

Конкурентные преимущества корпоративного менеджмента взаимосвязаны со спецификой структурной организации транспортной организации, управленческими операциями и системой.

Деятельность управленческой системы опирается на стратегический анализ работы организации, благодаря которому у менеджера появляется возможность изучить потенциал компании, выбрать оптимальную стратегию, способствующую достижению целей. Успешность подходов, применяемых в ходе осуществления стратегии, обеспечивает высокий уровень эффективности функционирования управленческой системы.

Причинно-следственная диаграмма Исикавы позволяет определить элементы качества пассажирского сервиса, из которых, в условиях исследования эффективности обслуживания пассажиров следует отметить несколько категорий.

Итак, к основным элементам относят конкурентоспособность оказанных услуг. Важность данного элемента обусловлена тем, что в рыночных условиях услуги в сфере транспортного обслуживания конкурируют с подобными продуктами аналогичных компаний в борьбе за потребительский спрос. Наряду с этим, провоз населения железнодорожным транспортом должен отвечать принципам

транспортного рынка и пользовательскому спросу, связанному с ценообразованием, видом внесения средств, уровнем оказания услуг и прочему. Это обстоятельство определяет рыночную позицию транспортной компании в сфере провоза пассажиров по сравнению с иными организациями.

В общей конкурентоспособности транспортной компании большое значение отводится высокому уровню конкурирующих свойств ее продукции.

Транспортная организация заинтересована не только в оказании сервиса клиентам, передвигающимся на железнодорожном транспорте. Она исследует свои позиции в рыночной среде; внутреннюю стратегию ценообразования, отвечающую рыночной стоимости оказания обслуживания; успешность операций по продвижению транспортных услуг в рыночной среде. Так, существуют различные варианты приобретения билетов для авиаперелетов, в связи с этим, чтобы соответствовать уровню конкуренции, железнодорожным компаниям необходимо также практиковать разнообразные подходы к продаже билетов клиентам.

Эффективность рассмотренной системы сопряжена с конкурентоспособностью организации по отдельным звеньям и совокупному состоянию. В связи с этим следует рассмотреть элемент, сочетающий маркетинговую работу по оказанию сервиса, мотивацию заинтересованности потребителей, пути реализации, ценообразование.

Использование различных подходов в менеджменте качества обслуживания и внутренних процессов дает возможность представить организацию сервиса и техническую сторону процесса в форме обособленного элемента качества предоставления услуг транспортным предприятием. Данный аспект аргументирован и тем, что большое значение имеет организация процедуры оказания транспортного сервиса (качество перевозок), внедрение в данный процесс новшеств и передовых разработок, ориентированных на регулярное улучшение технологии реализации транзита населения железнодорожным транспортом и предлагаемых продуктов транспортного сервиса.

В текущих условиях рынка от взаимодействия с внешними факторами (*public relations u government relations*) и возможностей оказывать на них воздействие зависят конкурентные преимущества компании в сфере пассажирского сервиса. Взаимоотношения железнодорожных организаций с Правительством РФ и главами муниципалитетов играют большую роль, поскольку провоз граждан является социальным процессом и требует государственной финансовой поддержки. Социальный статус влияет на уровень коммуницирования транспортной организации с клиентами и активность улучшения ее деятельности в конкурентной среде.

Эффективная работа менеджеров железнодорожной организации по осуществлению провоза пассажиров, которая связана с поиском нужного

внебюджетного материального обеспечения и государственного финансирования, является существенным аспектом, поддерживающим конкурентные преимущества организации. Если компания обладает финансовой стабильностью, высокой конкурентоспособностью, инвестиционной привлекательностью, профессионально подготовленным персоналом, является благополучным заемщиком, то это придает ей конкурентные преимущества на рынке пассажирских перевозок.

Качественное потребление финансов улучшает функционирование компании, а в условиях рациональной управленческой деятельности и применения других ресурсов способствует росту конкурентоспособности и эффективности оказываемого сервиса.

Подбор профессионально подготовленных кадров, имеющих возможности углублять свои знания и совершенствоваться, выступает неоспоримым плюсом деятельности в рыночной среде, повышает конкурентные позиции транспортной организации на рынке пассажирских перевозок. В противоположном случае низкий уровень квалификации работников, нерациональный менеджмент негативно влияют на конкурентное состояние компании.

В указанной рыночной среде оптимальный подход к потреблению ресурсов, рациональная стратегическая концепция, эффективные пути ее реализации и принятия решений зависят от корпоративного менеджмента и управляющего звена предприятия.

Качество обслуживания клиентов железнодорожной организацией состоит из определенных элементов, представленных на рис. 3.

Рис. 3. **Составляющие качества обслуживания транспортной компании**

Управленческий процесс регулирования эффективности сервиса, предоставляемого транспортной организацией населению, обладает целевым влиянием, источником которого выступают органы, субъекты, Под объектами влияния рассматривают пассажиров или экономические структуры.

Управление в данной сфере, опираясь на выбранную концепцию, ориентировано на сосредоточении работы объектов по запланированным решениями, что позволит реализовать намеченные задачи и достичь нужных показателей.

Продуктивность управленческого процесса по регулированию качества обслуживания пассажиров, использующих услуги железнодорожного транспорта, в преимущественной степени находится под влиянием внутренних факторов, нежели внешних условий.

Заключительную стадию рассмотренного процесса управления формируют мероприятия, направленные на его улучшение. Они характеризуются по элементам конкурентоспособности предприятия, которые определяются на основании диаграммы Исикавы [3].

Отдельные элементы обладают точками влияния на управление качеством оказываемого транспортным предприятием сервиса в процессе провоза граждан:

1) продуктовый портфель:

— распределение сервисных операций в соответствии с требованиями и пожеланиями клиентов;

— регулирование качества операций;

— создание и применение новых предложений в обслуживании, принимая во внимание предпочтения клиентов;

2) маркетинговая деятельность, тарифная политика, стимулирование спроса, каналы распределения:

— регулирование состояния лояльности клиентов;

— повышение востребованности;

— улучшение маркетинговых концепций по сервису пассажиров;

— интенсивный запуск рекламных кампаний;

— распределение рынка транспортных услуг по сферам;

— внедрение гибкой системы ценообразования и скидок;

3) организация производства, техника и технологии:

— использование процессного метода;

— нормирование операций;

— внедрение концепций по соответствию различным требованиям, стандартам, подходам;

— повышение эффективности использования;

— повышение продуктивности производства;

— введение инновационных методов и технологий, использование улучшенных подвижных составов для провоза населения;

4) персонал:

— выбор кадров;

— совершенствование профессиональных компетенций сотрудников;

— грамотная кадровая политика: выбор на руководящие должности специалистов, имеющих нужную подготовку и квалификацию;

— использование эффективных стимулов, поддерживающих

заинтересованность и привлечение профессионалов к работе в транспортной организации;

— управление человеческими ресурсами;

5) взаимоотношения с внешней средой:

— взаимоотношения с общественностью;

— доступность;

— обеспечение открытости информационных данных;

— улучшение способов привлечения государственного финансирования;

6) финансовая устойчивость, инвестиционная привлекательность:

— разработка и планирование бюджета;

— функционально-стоимостной анализ;

— рациональное регулирование финансовых потоков;

— улучшение управленческих методов по оптимизации расходов;

7) корпоративный менеджмент:

— повышение эффективности структурной организации, управленческой системы и процессов транспортного предприятия;

— введение новаторских разработок в процесс управления.

На сегодняшний день конкуренция является основным фактором, стимулирующим компании разрабатывать новые подходы по совершенствованию сервиса.

Определяя приоритетные ориентиры улучшения качества, управляющее звено железнодорожной организации оказывает избирательное влияние на конкретные элементы и формирует стратегию, направленную на достижение ожидаемого уровня конкурентоспособности предприятия.

Основываясь на отдельных элементах, обладающих точками влияния на управление качеством, были выявлены приоритетные направления повышения качества обслуживания пассажирской железнодорожной транспортной компании (рис. 4).

Рис. 4. **Основные направления повышения качества обслуживания пассажирской железнодорожной транспортной компании**

Литература

1. Капустина, Н. В. Развитие организации на основе риск-менеджмента: теория, методология и практика : монография / Н. В. Капустина. — Москва : ИНФРА-М, 2014.
2. Шеремет, Н. М. Экономико-правовые подходы к трактовке понятия «услуга» / Н. М. Шеремет, И. А. Епишкин // Вестник академии. — 2018. — № 1, — С. 86—91.
3. Экономика железнодорожного транспорта : учебник / И. В. Белов [и др.] ; под редакцией Н. П. Терешиной, Б. М. Лапидуса, М. Ф. Трихункова. — Москва : УМК МПС России, 2001.

References

1. Kapustina, N. V. Razvitiye organizatsii na osnove risk-menedzhmenta: teoriya, metodologiya i praktika [Development of an organization based on risk management: theory, methodology and practice]: monografiya / N. V. Kapustina. — Moskva : INFRA-M, 2014.
2. Sheremet, N. M. Ekonomiko-pravovyye podkhody k traktovke ponyatiya «usluga» [Economic and legal approaches to the interpretation of the concept of “service”] / N. M. Sheremet, I. A. Yepishkin // Vestnik akademii. — 2018. — № 1, — S. 86—91.
3. Ekonomika zheleznodorozhnogo transporta [Economics of railway transport]: uchebnik / I. V. Belov [i dr.] ; pod redaktsiyey N. P. Tereshinoy, B. M. Lapidusa, M. F. Trikhunkova. — Moskva : UMK MPS Rossii, 2001.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 342.951:351.82

© Семенов Сергей Александрович,
начальник федерального бюджетного учреждения
«Служба морской безопасности»
Semenov@msecurity.ru

О понятии «силы обеспечения транспортной безопасности»

Аннотация. Одним из ключевых для Федерального закона «О транспортной безопасности» является понятие «силы обеспечения транспортной безопасности». Значимость указанного понятия заключается в том, что им очерчивается круг лиц, обеспечивающих защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Однако системный анализ дефиниции позволяет говорить о том, что в настоящее время понятие «силы обеспечения транспортной безопасности» точности, недвусмысленности и определенности в регулирование правоотношений не вносит и не помогает раскрыть суть и смысл нормативных правых актов в области обеспечения транспортной безопасности. Так, одни лексически одинаковые словосочетания, используемые в понятии, законом раскрываются по-разному, другие не соответствуют толкованию, предлагаемому самим законом. Законом не раскрывается состав сил обеспечения транспортной безопасности, не определяется правовой статус лиц, к ним относящимся, за исключением отдельных элементов правого статуса работников ведомственной охраны. Перечень категорий работников сил обеспечения транспортной безопасности можно определить только через анализ типовых дополнительных профессиональных программ в области их подготовки, что с правовой точки зрения выглядит неестественно. Требованиями по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта права и обязанности лиц, входящих в состав сил обеспечения транспортной безопасности, практически не раскрываются. В законе и требованиях по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта отсутствуют нормы, возлагающие или определяющие порядок возложения ответственности за их исполнение на лицо, ответственное за транспортную безопасность. Вместе с тем точное и недвусмысленное употребление юридических понятий играет важную роль и в недопущении деформации правовых норм. В статье предлагается критический анализ понятия «силы

обеспечения транспортной безопасности» и предложения по совершенствованию, включающие его новую дефиницию и понятие «лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве».

Ключевые слова: транспортная безопасность; силы обеспечения транспортной безопасности.

© Sergey Al. Semenov,
head of the Federal Budget Institution “Marine Security Service”

About the concept of "transport security enforcement forces"

Abstract. One of the key concepts for the Federal Law “On Transport Security” is the concept of “transport security enforcement forces”. The significance of this concept lies in the fact that it outlines the circle of persons who ensure the protection of transport infrastructure facilities and vehicles from acts of unlawful interference. However, a systematic analysis of the definition has shown that at present the concept of “transport security enforcement forces” does not contribute accuracy, unambiguity and certainty in the regulation of legal relations and does not help to reveal the essence and meaning of regulatory legal acts in the field of transport security. Thus, some lexically identical phrases used in the concept are interpreted by the law in different ways, others do not correspond to the interpretation offered by the law itself. The law does not reveal the composition of the transport security enforcement forces, does not determine the legal status of people related to them, with the exception of certain elements of the legal status of employees of departmental security. The list of categories of employees of the transport security forces can only be determined through an analysis of typical additional professional programs in the field of their training, which looks unnatural from a legal point of view. The requirements for enforcing transport security by means of transport practically do not disclose the rights and obligations of people who are part of the transport security enforcement forces. The law and the requirements for enforcing transport security by means of transport do not contain norms imposing or determining the procedure for imposing responsibility for their implementation on the person responsible for transport security. At the same time, the precise and unambiguous use of legal concepts plays an important role in preventing the deformation of legal norms. The current paper has offered a critical analysis of the concept “transport security enforcement forces” and has given proposals for its improvement, including a new definition and a concept “a person responsible for enforcing transport

security in a transport infrastructure subject, at a transport infrastructure facility, a vehicle".

Keywords: transport security; transport security enforcement force.

С момента вступления в законную силу Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в России проведена объемная работа по нормативному регулированию правоотношений в области обеспечения транспортной безопасности. В настоящее время, по мнению В. А. Шестака, транспортную безопасность уже можно рассматривать как сформировавшийся юридический институт [8, стр. 198]. Однако анализ административно-правового регулирования общественных отношений, возникающих в связи с обеспечением транспортной безопасности, позволяет заключить, что «имеющееся множество административных нормативных правовых актов не всегда свидетельствует о должном регулировании деятельности по обеспечению транспортной безопасности, поскольку даже в настоящий период, когда уже принято довольно много необходимых документов, не всегда возможно точно установить компетенцию, функции и ответственность органов, подразделений, должностных лиц, задействованных в обеспечении безопасности на транспорте» [1, стр. 37].

Одной из причин сложившейся ситуации являются недостатки понятийного аппарата Федерального закона «О транспортной безопасности». Например, неоднократной критике подвергалось базовое для транспортной безопасности понятие «акт незаконного вмешательства» [2—5; 7, стр. 171].

Понятие «силы обеспечения транспортной безопасности» имеет не меньшее значение для регулирования правоотношений в области обеспечения транспортной безопасности, чем понятие «акт незаконного вмешательства». Именно этим понятием очерчивается круг субъектов, обеспечивающих защищенность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Однако данное понятие ранее критическому анализу не подвергалось.

Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ Федеральный закон «О транспортной безопасности» дополнен понятием «силы обеспечения транспортной безопасности». Силы обеспечения транспортной безопасности (далее — СОТБ) представляют собой лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве, включая персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств (п. 7.2 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности»).

За прошедшее время указанное понятие стало неотъемлемой частью юридического института транспортной безопасности. Однако стоит признать, что в том виде, в котором приведено в Федеральном законе «О транспортной безопасности», оно точности, недвусмысленности и определенности в регулирование правоотношений в области обеспечения транспортной безопасности не вносит. Например, одни лексически одинаковые словосочетания, используемые в понятии, Законом раскрываются по-разному. Другие не соответствуют толкованию, предлагаемому самим Законом. В итоге даже при использовании подзаконных данному Закону нормативных правовых актов, регулирующих отдельные аспекты деятельности СОТБ, сложно прийти к однозначному толкованию понятия.

Начнем с того, что ключевой фразой в понятии «силы обеспечения транспортной безопасности» является фраза «лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности». При этом основные понятия Закона содержат как понятие «обеспечение транспортной безопасности» (п. 4 ст. 1), так и понятие «транспортная безопасность» (п. 10 ст. 1). Содержание указанных понятий различно. Под «обеспечением транспортной безопасности» Закон понимает реализацию определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства. А под «транспортной безопасностью» — состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Так за что из приведенных выше двух понятий отвечают лица, составляющие СОТБ? Подсказки, какое из них использовано для раскрытия термина «силы обеспечения транспортной безопасности», законодатель не оставил. А ведь использованный термин является, по сути, краеугольным камнем административно-правового статуса СОТБ, включая работников подразделений транспортной безопасности.

Попробуем разобраться, составив классификацию СОТБ и определив их основные права и обязанности. Но сначала завершим разбор дефиниции понятия.

Понятием определено, что «лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности», включают в том числе «персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств». При буквальном толковании напрашивается вывод о том, что если исключить из понятия вышеуказанный персонал, то СОТБ состоят из лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности, но при этом непосредственно не связанных с обеспечением транспортной

безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств. Но это оксюморон!

Чтобы понять, какой персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности имеется в виду, предположим, что речь идет о персонале (лицах), выполняющем *работы*, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности.

Часть 2 ст. 10 Федерального закона «О транспортной безопасности» устанавливает, что перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, устанавливается Правительством РФ. Указанный перечень утвержден распоряжением Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р и включает следующие работы:

1) аккредитация специализированных организаций в области транспортной безопасности (*прим. автора*: проводится компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности);

2) оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (*прим. автора*: проводится специализированными организациями в области обеспечения транспортной безопасности);

3) категорирование объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (*прим. автора*: осуществляется компетентными органами в области обеспечения транспортной безопасности);

4) осуществление контроля и надзора в области обеспечения транспортной безопасности (*прим. автора*: осуществляется Ространснадзором);

5) разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (*прим. автора*: разрабатываются субъектами транспортной инфраструктуры, реализация осуществляется субъектами транспортной инфраструктуры и (или) перевозчиками);

6) формирование и ведение информационных ресурсов единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности, в том числе автоматизированных централизованных баз персональных данных о пассажирах (*прим. автора*: создается уполномоченным Правительством РФ федеральным органом исполнительной власти);

7) аттестация сил обеспечения транспортной безопасности (*прим. автора*: проводится органами аттестации, могут привлекаться аттестующие организации);

8) сертификация технических средств обеспечения транспортной безопасности (*прим. автора*: осуществляют федеральные органы по сертификации).

Из вышеприведенного перечня только работы, указанные в п. 5, а именно разработка и реализация планов обеспечения транспортной безопасности, относятся к компетенции субъектов транспортной

инфраструктуры и перевозчиков. При этом ни одну из перечисленных работ Федеральный закон «О транспортной безопасности» к компетенции СОТБ и подразделений транспортной безопасности не относит. Следовательно, лица субъектов транспортной инфраструктуры, допущенные к работам, непосредственно связанным с обеспечением транспортной безопасности, и в частности, к разработке и реализации планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, могут не являться ответственными за обеспечение транспортной безопасности. Опять получается бессмысленность! За что же тогда отвечают ответственные за обеспечение транспортной безопасности лица? Анализ данного перечня ясности не добавил. Наоборот, внес еще большую неопределенность.

Понятие «силы обеспечения транспортной безопасности» в состав «лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности», включает персонал подразделений транспортной безопасности. Однако ст. 4 Федерального закона «О транспортной безопасности» обеспечение транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств возлагает только на субъекты транспортной инфраструктуры и перевозчиков. Обеспечение транспортной безопасности к компетенции подразделений транспортной безопасности ч. 1 ст. 4 Закона не относит. Кроме того, особо обращаем на это внимание, защита объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства законом не признается работой, непосредственно связанной с обеспечением транспортной безопасности. То есть с точки зрения Закона деятельность подразделений транспортной безопасности непосредственно не связана с обеспечением транспортной безопасности (обеспечением состояния защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства)!

В общем, толкование понятия «силы обеспечения транспортной безопасности» с опорой только на Закон не позволяет понять, каков состав СОТБ и каковы их основные права и обязанности. Поищем ответ в подзаконных актах.

Требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта (на примере требований, утвержденных постановлениями Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1637 и № 1638 и от 10 октября 2020 г. № 1651), предусмотренные ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности», включают обязанность субъектов транспортной инфраструктуры и перевозчиков назначить лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности в субъектах транспортной инфраструктуры, на объекты транспортной инфраструктуры и транспортные средства (далее — лицо, ответственное за транспортную безопасность). Однако рассмотренные требования, несмотря на ожидания, связанные с использованием в Законе слова

«ответственный» [6, стр. 327], права и обязанности лиц, ответственных за транспортную безопасность, практически не раскрывают.

Так к *правам* лиц, ответственных за транспортную безопасность, требования относят право принимать решение, на основании которого у субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика появляется обязанность прекратить посадку пассажиров, а также проведение погрузо-разгрузочных операций, и принять меры по эвакуации физических лиц, находящихся на транспортном средстве, за исключением СОТБ транспортных средств. А лица, ответственные за транспортную безопасность объектов транспортной инфраструктуры, не подлежащих категорированию, при уровне безопасности № 3 вправе принимать решение, на основании которого у субъектов транспортной инфраструктуры появляется обязанность прекратить функционирование объекта транспортной инфраструктуры и ограничить доступ к нему.

Причем Правилами 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 (утверждены постановлением Правительства РФ от 15 августа 2018 г. № 943) определено, что лицо, ответственное за транспортную безопасность, *вправе* принимать решение об эвакуации физических лиц с территории объектов транспортной инфраструктуры или ограничении доступа физических лиц к части (частям) объекта транспортной инфраструктуры силами обеспечения транспортной безопасности только по согласованию с территориальным органом ФСБ России и территориальным органом МВД России. Этими же правилами подтверждается *право* лица, ответственного за транспортную безопасность, принимать решение о прекращении перевозки или об изменении графика и маршрута движения транспортного средства при необходимости.

При осуществлении технологического взаимодействия объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства, совершающего международные рейсы, на лиц, ответственных за транспортную безопасность, возлагается реализация мер, установленных декларацией об охране, предусмотренной Международным кодексом по охране судов и портовых средств (Кодекс ОСПС) (приложение к резолюции № 2 Конференции Договаривающихся правительств Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974 года от 12 декабря 2002 г.).

Для лиц, ответственных за обеспечение транспортной безопасности плавучих (подвижных) буровых установок (платформ), морских плавучих (передвижных) платформ, предусмотрена *обязанность* незамедлительно информировать морской спасательно-координационный центр о

подготовке совершения или совершении акта незаконного вмешательства в деятельность установки.

К *функциям* лиц, ответственных за транспортную безопасность, отнесено заверение списков, по которым осуществляется допуск физических лиц на искусственные острова, установки и сооружения; получение списков физических лиц, следующих на транспортных средствах, для оформления пропусков для их допуска в зону транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры; получение судовых ролей для допуска на объектах транспортной инфраструктуры членов экипажа транспортного средства. Также лицо, ответственное за транспортную безопасность, является получателем тревожного сигнала (оповещения) с транспортного средства, осуществляющего перевозку.

Необходимо отметить, что ни Федеральный закон «О транспортной безопасности», ни подзаконные ему нормативные правовые акты не определяют порядок наделения правами и установления обязанностей лиц, ответственных за транспортную безопасность, и не содержат отсылок по этому поводу к иным нормативным правовым актам. Поэтому вышеприведенный перечень прав, обязанностей и функций лиц, ответственных за транспортную безопасность, осуществляющих свою деятельность на морском и внутреннем водном транспорте, основанный на анализе Федерального закона «О транспортной безопасности» и четырех постановлений Правительства РФ, является исчерпывающим. Прямо скажем, не густо. Полученный результат не дает ответ даже на вопрос, почему назначение лица, ответственного за транспортную безопасность, относится к первоочередным мероприятиям субъектов транспортной инфраструктуры по выполнению требований по обеспечению транспортной безопасности.

В транспортной отрасли сформировалось устойчивое мнение, что должность лица, ответственного за транспортную безопасность, «расстрельная», так как в случае неисполнения субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком требований по обеспечению транспортной безопасности именно это лицо рискует быть привлеченным к административной или уголовной ответственности одним из первых. Так, может, основной задачей, которую решали законодатели, когда вводили термин «лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности», была персонификация ответственности за обеспечение транспортной безопасности, а основная функция лица, ответственного за транспортную безопасность, «принять на себя вину за ошибки, плохой ход дела и т.п.» [6, стр. 327]? Проще говоря, назначили «крайнего»?

При всей своей нелепости доля истины в этом предположении есть. Пояснительная записка к проекту федерального закона № 273657-6 «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности» особо указывает на то, что лица, ответственные за обеспечение транспортной

безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, в соответствии со ст. 11.15.1 КоАП РФ и ст. 263.1 УК РФ несут административную и уголовную ответственность.

Однако при этом в Федеральном законе «О транспортной безопасности» и требованиях по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта отсутствуют нормы, возлагающие или определяющие порядок возложения ответственности за их исполнение на лицо, ответственное за транспортную безопасность.

Резюмируем. Федеральный закон «О транспортной безопасности» и подзаконные ему акты практически не наделяют лиц, ответственных за транспортную безопасность, правами и обязанностями, включая обязанность исполнения требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта. Последнее обстоятельство ставит под сомнение законность привлечения указанных лиц к административной ответственности, предусмотренной ст. 11.15.1 КоАП РФ, и к уголовной ответственности, предусмотренной ст. 263.1 УК РФ.

Полученный вывод указывает на существенные недостатки в Федеральном законе «О транспортной безопасности» и подзаконных ему нормативных правовых актах в части, касающейся административно-правового регулирования статуса лиц, ответственных за транспортную безопасность.

Толкуя требования по обеспечению транспортной безопасности морского и внутреннего водного транспорта системно, можно предположить, что лицо, ответственное за транспортную безопасность, является основным лицом в субъектах транспортной инфраструктуры и у перевозчика, на которое возлагается обязанность исполнения указанных требований. Сложившаяся в настоящее время в транспортной сфере практика отталкивается именно от такой позиции. В пользу данного подхода говорит и то обстоятельство, что требования к субъектам транспортной инфраструктуры и перевозчику о назначении лица, ответственного за транспортную безопасность, содержатся только в требованиях по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта. Иные нормативные правовые акты вопросы назначения лица, ответственного за транспортную безопасность, регулирования его правового статуса не затрагивают.

В свою очередь суды также считают роль лица, ответственного за транспортную безопасность, в исполнении требований по обеспечению транспортной безопасности центральной. Судебная практика исходит из того, что ответственность субъектов транспортной инфраструктуры или перевозчика за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности наступает лишь в случае наличия вины лица, ответственного за транспортную безопасность.

Так, Конституционный Суд РФ подчеркивает, что «юридическое лицо лишь тогда подлежит привлечению к административной ответственности за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, совершенное умышленно, когда установлен умышленный характер действий (бездействия) должностных лиц (работников) юридического лица, ответственных за исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, и этот вывод надлежащим образом мотивирован в постановлении по делу об административном правонарушении; в иных же случаях, когда умышленный характер действий (бездействия) должностных лиц (работников) юридического лица, ответственных за исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, из обстоятельств дела не усматривается и при этом имелась возможность для соблюдения соответствующих требований, но юридическим лицом не были приняты все зависящие от него меры по их соблюдению, административная ответственность юридического лица может наступать только за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности, совершенное по неосторожности» [Постановление Конституционного Суда РФ от 14 апреля 2020 г. № 17-П].

Международные акты, входящие в международные договоры РФ, регулируя схожие правоотношения, придерживаются более предметного подхода, чем Федеральный закон «О транспортной безопасности». Так Кодекс ОСПС дает следующие определения: «*лицо командного состава, ответственное за охрану судна*, означает лицо, подотчетное капитану, назначенное компанией для решения вопросов обеспечения охраны судна, включая выполнение плана охраны судна и связь с должностным лицом компании, ответственным за охрану и должностным лицом портового средства, ответственного за охрану», или «*должностное лицо компании, ответственное за охрану*, означает лицо, назначенное компанией для обеспечения проведения оценки охраны судов, выработки, представления на одобрение и последующего выполнения планов охраны судов и для связи с должностными лицами портовых средств, ответственными за охрану, и лицом командного состава, ответственным за охрану». При этом их обязанности дополнительно конкретизированы в соответствующих разделах Кодекса ОСПС.

В целях уточнения правого статуса лиц, ответственных за транспортную безопасность, устранения двусмысленности и установления определенности в требованиях по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» предлагается дополнить следующим пунктом: *«3.1) лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве, — лицо, назначенное субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком,*

ответственным за исполнение требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве;».

Дополнение позволяет конкретизировать правовой статус лица, ответственного за транспортную безопасность. При этом оно не влечет необходимости внесения изменений и/или дополнений в требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, и соответствует реально существующей практике в этой области. Предлагаемое решение позволяет избежать необходимости толкования понятия с использованием иных основных понятий («обеспечение транспортной безопасности» и «транспортная безопасность») и способствует его однозначному пониманию. Вместе с тем правой статус лиц, ответственных за транспортную безопасность, требует доработки в части, касающейся их прав, обязанностей и социальной защищенности при исполнении обязанностей.

Для определения состава СОТБ вновь обратимся к Пояснительной записке к проекту федерального закона № 273657-6. В ней указывается, что необходимость законодательного закрепления и раскрытия понятия «силы обеспечения транспортной безопасности» обусловлена вводимой обязательностью подготовки и аттестации СОТБ согласно вводимой статье 12.1 «Подготовка и аттестация сил обеспечения транспортной безопасности» Федерального закона «О транспортной безопасности».

Оказывается, понятие «силы обеспечения транспортной безопасности» было введено только для того, чтобы определить группы работников, подлежащих подготовке и аттестации СОТБ, а не для установления категорий работников, обладающих особой правосубъектностью в целях защиты объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства и совершенствования их правого статуса. Возможно, именно с этим связана слабая проработанность прав и обязанностей СОТБ. Данное предположение имеет право на жизнь. Но тот факт, что полный состав СОТБ приходится выяснять через нормы Федерального закона «О транспортной безопасности», связанные с подготовкой и аттестацией СОТБ, точно связан с позицией законодателей о целях законодательного закрепления и раскрытия понятия «силы обеспечения транспортной безопасности».

Приложение к Правилам аттестации сил обеспечения транспортной безопасности (утверждены постановлением Правительства РФ от 26 февраля 2015 г. № 172) содержит Перечень отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, в отношении которых осуществляется проверка соответствия личностных (психофизиологических) качеств и уровня физической подготовки требованиям законодательства Российской Федерации о транспортной

безопасности (далее — Перечень отдельных категорий СОТБ), который включает:

1) работников субъектов транспортной инфраструктуры, подразделений транспортной безопасности, руководящих выполнением работы, непосредственно связанной с обеспечением транспортной безопасности на объекте (объектах) транспортной инфраструктуры или транспортном средстве (транспортных средствах);

2) работников подразделений транспортной безопасности, включенных в состав группы быстрого реагирования;

3) работников подразделений транспортной безопасности, осуществляющих досмотр, дополнительный досмотр и повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности;

4) работников подразделений транспортной безопасности, осуществляющих наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности;

5) работников субъектов транспортной инфраструктуры, подразделений транспортной безопасности, управляющих техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Таким образом, перечень добавляет нам две категории, которые можно отнести к персоналу субъекта транспортной инфраструктуры, и пять — к персоналу подразделений транспортной безопасности, непосредственно связанному с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств. Эти же категории включены в Перечень отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных (утвержден приказом Минтранса России от 14 октября 2015 г. № 306).

Сразу возникает закономерный вопрос: относятся ли лица, указанные в п. 1 Перечня отдельных категорий СОТБ, к лицам, ответственным за транспортную безопасность? Единственным документом, позволяющим ответить на этот вопрос, является приказ Минтранса России от 29 декабря 2020 г. № 578 «Об утверждении типовых дополнительных профессиональных программ в области подготовки сил обеспечения транспортной безопасности», согласно которому лица, ответственные за транспортную безопасность в субъекте транспортной инфраструктуры, лица, ответственные за транспортную безопасность на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах, и работники субъекта транспортной инфраструктуры, подразделений транспортной безопасности, руководящие работами, повышают квалификацию по различным программам.

Чтобы определить ключевые различия в функционале указанных категорий, сравним п. 6 типовых дополнительных программ, которые определяют, что должен уметь обучающийся по результатам освоения

программ. В результате сравнения можно сделать вывод, что основная функция работников субъекта транспортной инфраструктуры, подразделений транспортной безопасности, руководящих работами, организаторская. В то время как у лиц, ответственных за транспортную безопасность, основная роль — функция контроля, которая дополняется навыками разработки внутренних организационно-распорядительных актов в области обеспечения транспортной безопасности и мероприятий по совершенствованию мер по обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств с учетом угроз совершения актов незаконного вмешательства.

Приказ Минтранса России от 29 декабря 2020 г. № 578 позволяет выделить еще одну категорию лиц, входящих в состав СОТБ, — иные работники субъектов транспортной инфраструктуры, подразделений транспортной безопасности, выполняющие работы, непосредственно связанные с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Типовая дополнительная профессиональная программа к навыкам таких работников относит умения взаимодействовать с работниками, непосредственно связанными с обеспечением транспортной безопасности, и информировать об обстановке на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах. Приведенные навыки, не позволяют понять, зачем введена эта категория. В иных нормативных правовых актах правовой статус работников указанной категории не раскрывается. На практике их функционал неоднороден и зависит от пожеланий конкретного субъекта транспортной инфраструктуры или перевозчика.

Необходимо отметить, что среди функций работников субъектов транспортной инфраструктуры, подразделений транспортной безопасности, руководящих работами, только одна может быть отнесена к компетенции субъекта транспортной инфраструктуры — организовывать разработку плана обеспечения транспортной безопасности, и при этом включена в перечень работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности. А у работников субъекта транспортной инфраструктуры, подразделений транспортной безопасности, управляющих техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, работников подразделений транспортной безопасности (п. 2—4) и иных работников в функционале работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности, нет вообще.

На наш взгляд, во избежание путаницы словосочетание «непосредственно связанной с обеспечением транспортной безопасности» целесообразно использовать только в отношении работ, включенных в перечень, утвержденный распоряжением Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р, и в отношении лиц, выполняющих конкретно эти работы.

Для характеристики лиц, входящих в состав СОТБ, предлагается использовать понятие, раскрывающее термин «транспортная безопасность». Во-первых, «транспортная безопасность» является единственной целью деятельности СОТБ. Во-вторых, данное понятие охватывает как частный случай и выполнение работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.

С учетом изложенного п. 7.2 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» предлагается изложить в следующей редакции: *«7.2) силы обеспечения транспортной безопасности — лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры, на объекте транспортной инфраструктуры и транспортном средстве, персонал субъекта транспортной инфраструктуры или подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением защищенности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств от актов незаконного вмешательства;».*

Завершая анализ категорий работников субъектов транспортной инфраструктуры, входящих в состав СОТБ, хочется обратить внимание на то, что определение перечня категорий работников СОТБ и элементов их правового статуса, отталкиваясь от типовых дополнительных профессиональных программ в области их подготовки, выглядит с правой точки зрения неестественно. Наоборот, создание дополнительных профессиональных программ должно опираться на уже четко и нормативно определенные права и обязанности таких работников. Да, можно вспомнить, что пять категорий работников сил обеспечения транспортной безопасности определены постановлением правительства. Но указанные категории выделены только для целей подготовки и аттестации СОТБ в соответствии с ч. 4. ст. 12.1 Федерального закона «О транспортной безопасности», а не для правового регулирования их повседневной деятельности по защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства.

Юридически более грамотным выглядит подход, в соответствии с которым, содержание дополнительных профессиональных программ опирается на нормы Федерального закона «О транспортной безопасности» и правые акты Правительства РФ, устанавливающие категории СОТБ, их основные права и обязанности.

Для большей ясности административно-правого регулирования деятельности СОТБ предлагается п. 7.2 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» дополнить предложением: *«Перечень категорий сил обеспечения транспортной безопасности, их основные права и обязанности устанавливаются Правительством Российской Федерации, за исключением прав и обязанностей, установленных настоящим Федеральным законом»*.

Оговорка во второй части предложения связана с тем, что права и обязанности отдельных категорий работников подразделений транспортной безопасности частично установлены Федеральным законом «О транспортной безопасности» или в соответствии с ним (см. ст. 12.2, 12.3 Закона).

Литература

1. Афанасьева, О. Р. Административно-правовое регулирование транспортной безопасности / О. Р. Афанасьева // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 1. — С. 31—38.
2. Дмитриев, С. А. К вопросу о понятии «акт незаконного вмешательства» в законодательстве о транспортной безопасности / С. А. Дмитриев // Транспортное право. — 2009. — № 1. — С. 23—26.
3. Корякин, В. М. Акт незаконного вмешательства в транспортную деятельность: вопросы юридической квалификации / В. М. Корякин // Право и государство: теория и практика. — 2019. — № 11 (179). — С. 17—19.
4. Кузнецов, М. П. Уголовная ответственность за неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности / М. П. Кузнецов // Законность. — 2013. — № 4. — С. 33—38.
5. Семенов, С. А. К вопросу о защите объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства / С. А. Семенов // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4 (40). — С. 190—207.
6. Словарь русского языка : Ок. 53000 слов / С. И. Ожегов ; под общей редакцией Л. И. Скворцова. — 24-е изд., испр. — Москва : Оникс; Мир и Образование, 2010.
7. Туранин, В. Ю. Юридическая терминология в современном российском законодательстве (теоретико-правовое исследование) : дис. … д-ра юрид. наук / Ю. В. Туранин. — Белгород, 2017.
8. Шестак, В. А. Транспортная безопасность как юридический институт // Транспортное право и безопасность. — 2018. — № 1. — С. 196—200.

References

1. Afanas'yeva, O. R. Administrativno-pravovoye regulirovaniye transportnoy bezopasnosti [Administrative and legal regulation of transport security] / O. R. Afanas'yeva // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 1. — S. 31—38.
2. Dmitriyev, S. A. K voprosu o ponyatii «akt nezakonnogo vmeshatel'stva» v zakonodatel'stve o transportnoy bezopasnosti [To the question of the concept of "an act of unlawful interference" in the legislation on transport security] / S. A. Dmitriyev // Transportnoye pravo. — 2009. — № 1. — S. 23—26.
3. Koryakin, V. M. Akt nezakonnogo vmeshatel'stva v transportnuyu deyatel'nost': voprosy yuridicheskoy kvalifikatsii [The act of unlawful interference in transport activities: issues of legal qualification] / V. M. Koryakin // Pravo i gosudarstvo: teoriya i praktika. — 2019. — № 11 (179). — S. 17—19.
4. Kuznetsov, M. P. Ugolovnaya otvetstvennost' za neispolneniye trebovaniy po obespecheniyu transportnoy bezopasnosti [Criminal liability for non-fulfillment of requirements for ensuring transport security] / M. P. Kuznetsov // Zakonnost'. — 2013. — № 4. — S. 33—38.
5. Semenov, S. A. K voprosu o zashchite ob"yektov transportnoy infrastruktury i transportnykh sredstv ot aktov nezakonnogo vmeshatel'stva [On the issue of protecting transport infrastructure facilities and vehicles from acts of unlawful interference] / S. A. Semenov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — №

4 (40). — S. 190—207.
6. Slovar' russkogo yazyka : Ok. 53000 slov [Dictionary of the Russian language: Ok. 53,000 words] / S. I. Ozhegov ; pod obshchey redaktsiyey L. I. Skvortsova. — 24-ye izd., ispr. — Moskva : Oniks; Mir i Obrazovaniye, 2010.
7. Turanin, V. YU. Yuridicheskaya terminologiya v sovremennom rossiyskom zakonodatel'stve (teoretiko-pravovoye issledovaniye) [Legal terminology in modern Russian legislation (theoretical and legal research)]: dis. … d-ra yurid. nauk / YU. V. Turanin. — Belgorod, 2017.
8. Shestak, V. A. Transportnaya bezopasnost' kak yuridicheskiy institut [Transport security as a legal institution] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2018. — № 1. — S. 196—200.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 654.1:006.354

© Овечкин Александр Петрович,
доктор философских наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)
aleksaovech@yandex.ru

Сущность и содержание понятия «акты незаконного вмешательства» на транспорте

Аннотация. После принятия Федерального закона «О транспортной безопасности» в юридическую транспортную терминологию прочно вошел и закрепился термин «акты незаконного вмешательства». Однако его законодательное закрепление вызвало большую полемику о сущности и содержание этого понятия. Между тем от терминологической определенности и точности во многом зависит их применение в теории и практической деятельности. Не случайно лозунгом древнеримских юристов было «*absoluta sententia expositore non indigent*», что означает «ясное значение не требует объяснений». Юридические термины эффективно работают только тогда, когда они четко сформулированы и понятны. Поэтому в этой статье автор, включаясь в развернувшуюся дискуссию по термину «акты незаконного вмешательства», предпринимает попытку дать его собственную интерпретацию, проанализировать плюсы и минусы законодательно установленной дефиниции этого понятия.

Ключевые слова: транспорт; транспортная безопасность; акт незаконного вмешательства; терроризм.

© Aleksandr P. Ovechkin,
Doctor of Philosophical Sciences, professor,
Russian University of Transport

The essence and content of the concept of “acts of unlawful interference” in transport

Abstract. After the adoption of the Federal Law “On Transport Security”, the term “acts of unlawful interference” firmly entered and became fixed in the legal transport terminology. However, its fixation in legislation caused a great controversy about the essence and content of this concept. Meanwhile, their

application in theory and practice largely depends on terminological certainty and accuracy. It is no coincidence that the slogan of the ancient Roman laweyrs was *"absoluta sententia expositore non indigent"*, which means "a clear meaning does not require explanation". Legal terms work effectively in case they are clearly defined and understood. Therefore, in the current paper, the author, joining the ongoing discussion on the term "acts of unlawful interference", has made an attempt to give his own interpretation, to analyze the pros and cons of the legally established definition of this concept.

Keywords: transport; transport security; an act of unlawful interference; terrorism.

Учитывая, что без транспорта не может нормально функционировать ни одна из сфер общественной жизни, государство придает исключительное значение созданию условий его безопасного функционирования. Это вполне объяснимо, ведь транспорт — это не только средство повышенной опасности, но и весьма уязвимый объект для различного рода преступных посягательств со стороны многочисленных злоумышленников, диверсантов и террористов. Это обязывает государство принимать комплекс сложных, но необходимых защитительных мер. Приоритетное место в этом комплексе принадлежит праву. Именно оно устанавливает дозволенные и недозволенные на транспорте действия (бездействие), определяет ответственных за транспортную безопасность лиц, их права и обязанности, устанавливает меры ответственности за совершаемые правонарушения. Решению данных задач посвящен Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности». Одной из центральных категорий этого закона является категория «акты незаконного вмешательства». По своей юридической сути любой акт незаконного вмешательства представляет собой неправомерный юридический факт, т.е. правонарушение, наказуемое деяние и жестко привязан к понятию транспортной безопасности.

Термин «акт незаконного вмешательства» первоначально появился в международном законодательстве. В Гаагской конвенции о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1970 г. под ним понимался захват воздушного судна, различные формы угроз и применения насилия. Монреальская конвенция о борьбе с незаконным захватом воздушных судов 1971 г. расширила перечень деяний, относящихся к актам незаконного вмешательства, включив в него повреждения и разрушение авиационного оборудования, воздействие на эксплуатацию, передачу ложной информации и пр. Впоследствии в 1988 г. Монреальской конвенцией состав актов незаконного вмешательства был дополнен актами насилия в аэропортах. Отечественное понимание этого термина близко к тому, как он трактуется в международных правовых актах. Опираясь на нормы международного права, российское законодательство

выработало свой подход к сущности и содержанию актов незаконного вмешательства на транспорте с учетом реалий, действующих в нашей стране. Следует отметить, что в российском законодательстве этот термин используется не только в транспортной сфере, но и применительно к объектам топливно-энергетического комплекса.

Пункт 10 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» определяет транспортную безопасность как состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. В этой дефиниции можно выделить две взаимосвязанных составляющих. Во-первых, объекты, подлежащие защите. В качестве таковых называются транспортная инфраструктура и транспортные средства. Объекты транспортной инфраструктуры представлены технологическим комплексом (вокзалы, станции, порты, тоннели, мосты, терминалы и т.д.). Под транспортными средствами понимаются устройства, предназначенные для перевозки физических лиц, грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, животных или оборудования, установленных на указанных транспортных средствах устройств, в значениях, определенных транспортными кодексами и уставами. Следовательно, объектами защиты являются исключительно технические устройства и недвижимое имущество. Представляется, что данный перечень составлен недостаточно корректно. Если строго следовать смыслу написанного в указанной статье, то получается, что люди не являются объектом защиты на транспорте. Хотя, конечно, каждому понятно, что сохранение жизни и здоровья людей является основным предназначением обеспечения безопасности на транспорте. Во-вторых, источник опасности в лице актов незаконного вмешательства. Словом «вмешательство» законодатель подчеркивает, что подразумевается незаконное воздействие со стороны внешних сил (источников). По мнению многих ученых-правоведов, с которыми нельзя не согласиться, указанный термин является ключевым в понимании сущности транспортной безопасности, ибо в нем раскрывается смысл тех угроз, которые и определяют состояние безопасности [1]. Определение понятию «акт незаконного вмешательства» дано в п. 1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности». Под актом незаконного вмешательства понимается противоправное деяние, выраженное не только в действиях, но и бездействии. Причем речь идет не о любом деянии, а только о таком, которое угрожает безопасности транспортного комплекса, наносит вред жизни и здоровью людей, способно причинить моральный ущерб. Сюда же включается и террористический акт. Следовательно, законодатель рассматривает акт незаконного вмешательства как более широкое понятие, чем террористический акт. Кроме того, актом незаконного вмешательства будет считаться не только сам факт совершения незаконного деяния, но и угроза его совершения.

Отметим, что в данном определении законодатель не называет субъекта, совершающего акты незаконного вмешательства. В юридических кругах это порождает и неоднозначность позиции по данному вопросу. Так, Н. С. Рязанов считает, что таким субъектом может быть только человек [1], а С. А. Дмитриев под субъектами незаконного вмешательства понимает как физических, так и юридических лиц [2]. Если исходить из Перечня потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств (утвержден приказом Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г.) (речь о нем будет идти ниже), то в нем указаны только те деяния, которые являются уголовно наказуемыми, поэтому можно предположить, что субъектами незаконного вмешательства могут быть только физические лица. Не ясным до конца является и вопрос об умышленном и неумышленном характере актов незаконного вмешательства. Одни авторы к актам незаконного вмешательства относят только умышленные нарушения, а другие придерживаются противоположенного взгляда. Опять же, если ориентироваться на указанный Перечень, то некоторые акты незаконного вмешательства, связанные с хищениями, могут не иметь умысла нанести тот ущерб, который предусмотрен для актов незаконного вмешательства

Обратим внимание на некоторые нестыковки в законе. В дефиниции транспортной безопасности объекты воздействия материальны — транспортная инфраструктура и транспортные средства. А вот в определении понятия «акты незаконно вмешательства» это, во-первых, не транспортная инфраструктура, а транспортный комплекс. В соответствии с п. 12 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» этот комплекс наряду с транспортными средствами включает в себя объекты и субъекты транспортной инфраструктуры, т.е. появляется дополнительный участник в лице субъектов. Во-вторых, действующими персоналиями становятся люди, которым причинен вред жизни или здоровью либо нанесен моральный ущерб. Понятно, что в последнем случае закон как бы устраняет тот факт, что в понятии транспортной безопасности человеческий фактор отсутствует. В итоге получается, что по логике понятие транспортной безопасности должно быть более широким, так как акт незаконного вмешательства является лишь источником угрозы, определяющим состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств. На деле же получается все с точностью до наоборот, что противоречит элементарным правилам формальной логики. Представляется, что законодателю целесообразно привести в соответствие отмеченные нестыковки.

В ряде научных источников обращается внимание и на то, что фактически акты незаконного вмешательства сводятся только к террористическим актам. В Перечне, перечисляющем потенциальные угрозы, которые могут привести к незаконному вмешательству,

зафиксированы девять таких угроз, восемь из которых подпадают под определение теракта. При этом данный Перечень не предполагает иных угроз. Но это вновь противоречит данному в Законе определению акта незаконного вмешательства. Перечисленные в Перечне угрозы могут быть совершены только путем совершения определенных действий. Но из дефиниции акта незаконного вмешательства следует, что таким актом может быть и бездействие, например, должностных лиц, обслуживающего персонала.

Но даже и террористическая составляющая в законе и в Перечне отражена в сильно урезанном виде. Конечно же, в действительности террористических потенциальных угроз может быть значительно больше. Повреждение взлетной полосы или железнодорожных путей, средств связи и сигнализации могут привести к катастрофическим последствиям. Сегодня появляются новые технические средства, которые могут использовать злоумышленники для террористических актов, например, квадрокоптеры. У террористов появляется возможность с помощью развивающихся быстрыми темпами информационно-цифровых телекоммуникационных технологий воздействовать на системы управления транспортными средствами, на психологию экипажа транспортного средства и вызывать изменения маршрутов движения транспорта, выводить из строя системы управления [3]. Поэтому совершенно справедливо научное юридическое сообщество указывает на необходимость расширения рассматриваемого Перечня и постоянного его дополнения [4].

Многочисленные критические замечания высказываются о субъекте, обеспечивающем транспортную безопасность, призванном защищать объекты транспортной безопасности от актов незаконного вмешательства [5]. В качестве такового в Федеральном законе «О транспортной безопасности» называются частные лица — владельцы транспортных средств и объектов транспортной инфраструктуры, на которых ложится основная нагрузка как по защите от актов незаконного вмешательства, так и финансирования этого вида деятельности, что ведет к удорожанию стоимости перевозок. В значительном числе научных источников красной нитью проходит идея о том, что раз транспортную безопасность привязывают к террористическим актам, то защитой от них должны заниматься исключительно соответствующие государственные структуры. Предлагается изъять эту функцию у частных лиц и передать правоохранительным органам, прописав их обязанности по обеспечению транспортной безопасности в соответствующих нормативных актах. Полагаем, что это ошибочное мнение. Защита от терроризма — дело очень сложное, которое требует серьезных усилий не только со стороны компетентных органов, но и указанных в законе частных лиц. Более того, полагаем, что было бы правильным внести в Закон положение об

обязанности всего населения оказывать помощь и содействие в предотвращении актов незаконного вмешательства на транспорте.

Следовательно, в содержательном плане категория «акт незаконного вмешательства» незаслуженно сужена, значительное число незаконных действий и бездействия, способных оказывать серьезное негативное влияние на транспортную инфраструктуру и транспортные средства, приносить значительный материальный ущерб, вред жизни и здоровью людей, оказались вынесенными за скобки данного понятия. Все это, по мнению многих ученых, делает политику транспортной безопасности однобокой, не учитывающей всей палитры и многообразия актов незаконного вмешательства. Представляется, что требуется существенным образом пересмотреть сущность и содержание понятия «акт незаконного вмешательства», привести его в соответствие с современными вызовами и потребностями.

Литература

1. Рязанов, Н. С. Акты незаконного вмешательства как основная угроза транспортной безопасности Российской Федерации / Н. С. Рязанов // Вестник Омской юридической академии. — 2017. — № 1.
2. Дмитриев, С. А. К вопросу о понятии «акт незаконного вмешательства» в законодательстве о транспортной безопасности / С. А. Дмитриев // Транспортное право. — 2009. — № 1.
3. Грибанов, Д. В. Вопросы правового регулирования отношений в области цифровизации (новеллы, состояние, риски) / Д. В. Грибанов [и др.] // Транспортное право и безопасность. — 2020. — № 4 (36).
4. Жеребцов, А. Н. Комментарий к Федеральному закону от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» (постатейный) / А. Н. Жеребцов // СПС КонсультантПлюс. 2017.
5. Дмитриев, С. Н. Проблемы обеспечения транспортной безопасности портовой инфраструктуры / С. Н. Дмитриев // Транспортное право. — 2014. — № 1.

References

1. Ryazanov, N. S. Akty nezakonnogo vmeshatel'stva kak osnovnaya ugroza transportnoy bezopasnosti Rossiyskoy Federatsii [Acts of unlawful interference as the main threat to the transport security of the Russian Federation] / N. S. Ryazanov // Vestnik Omskoy yuridicheskoy akademii. — 2017. — № 1.
2. Dmitriyev, S. A. K voprosu o ponyatii «akt nezakonnogo vmeshatel'stva» v zakonodatel'stve o transportnoy bezopasnosti [To the question of the concept of "an act of unlawful interference" in the legislation on transport security] / S. A. Dmitriyev // Transportnoye pravo. — 2009. — № 1.
3. Gribanov, D. V. Voprosy pravovogo regulirovaniya otnosheniy v oblasti tsifrovizatsii (novelly, sostoyaniye, riski) [Issues of legal regulation of relations in the field of digitalization (novelties, state, risks)] / D. V. Gribanov [i dr.] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2020. — № 4 (36).
4. Zherebtsov, A. N. Kommentariy k Federal'nomu zakonu ot 9 fevralya 2007 g. № 16-FZ «O transportnoy bezopasnosti» (postateynyy) [Commentary to the Federal Law of February 9, 2007 No. 16-FZ “On Transport Security” (item-by-article)] / A. N. Zherebtsov // SPS Konsul'tantPlyus. 2017.

5. Dmitriyev, S. N. Problemy obespecheniya transportnoy bezopasnosti portovoy infrastruktury [Problems of ensuring the transport security of the port infrastructure] / S. N. Dmitriyev // Transportnoye pravo. — 2014. — № 1.

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 347.463:62

© Духно Николай Алексеевич,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)
naduhno@ui-miit.ru

Законоведение и инженерные знания

Аннотация. В конце XIX столетия, первые годы становления Московского инженерного училища (ныне Российский университет транспорта) в структуру инженерного знания при участии Министерства путей сообщения в процесс обучения инженеров было включено законоведение. Сложившееся на основе теоретической юридической науки законоведение стало предметом внимания Министерства путей сообщения. В 1899 г. для Московского инженерного училища ведомство разработало и утвердило специальную программу для преподавания законоведения студентам. Программа и подготовленный по ней курс законоведения оказались уникальны своим содержанием и структурой. Мыслящие работники транспорта ощущали потребность инженера в правовых знаниях как юридического источника информации. Инженеру, кроме специальных знаний и умений, предписывалось быть высококультурной личностью, знать и понимать правовые механизмы устройства и деятельности всех структур путей сообщения, твердо стоять на правовых принципах в своей профессиональной деятельности. Оценка программы и преподаваемого по ней курса законоведения, сопоставленная с изучением права в наши дни, дала возможность для построения выводов о направлениях формирования правового знания инженеров, подготовка которых осуществляется в Российском университете транспорта. Целью данного исследования является получение сведений о месте правового знания в структуре инженерного знания, формируемого на начальном этапе становления Московского инженерного училища. Содержание правового знания может стать источником сведений для разработки концепций правового влияния на становление инженерного знания в Российском университете транспорта на современном этапе его деятельности. Методологией исследования стали научные методы познания источников и содержащихся в них сведений о способах создания нового транспортного вуза; о методах формирования структуры инженерного знания; о приемах определения

содержания правового знания в структуре инженерного знания. Методы выявления, оценки, анализа, сопоставления, проверки сведений, отражающих факты обучения инженеров в XIX столетии сопутствовали накоплению знаний и формулировке выводов, изложенных в данной научной работе. Метод сопоставления полученных данных со знаниями, подтверждаемыми богатым научным опытом автора, создал условия для обоснованных выводов по данному научному исследованию.

Ключевые слова: инженерное знание; законоведение; структура инженерного знания; структура правового знания; транспортный вуз; виды путей сообщения.

© Nikolay Al. Dukhno,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport

Legal science and engineering knowledge

Abstract. At the end of the XIX-th century, in the early years of the formation of the Moscow Engineering School (now the Russian University of Transport) with the participation of the Ministry of Railways, legal science (jurisprudence) was included in the process of training engineers. The jurisprudence formed on the basis of theoretical legal science became the subject of attention of the Ministry of Railways. In 1899, for the Moscow Engineering School, the department developed and approved a special program for teaching legal sciences to students. The program and the course of jurisprudence prepared turned out to be unique in its content and structure. Thinking transport workers felt the engineer's need for legal knowledge as a legal source of information. The engineer, in addition to special knowledge and skills, was required to be a highly cultured person, to know and understand the legal mechanisms of the railways structure and operation, to stand firmly on legal principles in his professional activities. The evaluation of the program and the course of jurisprudence, compared with the study of law today, made it possible to make conclusions about the directions for the formation of the legal knowledge of engineers, whose training is carried out at the Russian University of Transport. The purpose of the current study was to obtain information about the place of legal knowledge in the structure of engineering knowledge, formed at the early stage of setting up the Moscow Engineering School. The content of legal knowledge can become a source of information for the development of concepts of legal influence on the development of engineering knowledge at the Russian University of Transport at the present. The methodology of the research was made by the scientific methods of cognition of the information about the ways of setting up a new transport university; about the methods of

forming the engineering knowledge structure; about the methods of determining the content of legal knowledge in the engineering knowledge structure. Methods for identifying, evaluating, analyzing, comparing, verifying information about training of engineers in the XIX-th century accompanied the accumulation of knowledge and the formulation of the conclusions set forth in the paper. The method of comparing the obtained data with knowledge, confirmed by the rich research experience of the author, has developed the conditions for reasonable conclusions on the current study.

Keywords: engineering knowledge; legal science (jurisprudence); engineering knowledge structure; structure of legal knowledge; transport university; types of railways.

Востребованность инженерного знания в России стала возрастать со времен развития путей сообщения, на основе развития науки и появления новой техники. Для строительства новых путей сообщения требовались новые технические средства и новые способы производства работ по подготовке и эксплуатации транспорта. Со второй половины XIX в. в России стала интенсивно развиваться наука, создавая основу формирования инженерного знания. К концу этого столетия наше Отечество стало ощущать не только необходимость, но и широкую возможность наращивать инженерное знание посредством подготовки инженеров, способных строить новые пути сообщения. Особенно бурно начали строиться железные дороги. Видный ученый транспортник Н. П. Петров, занимая должность заместителя министра путей сообщения, предложил создание нового транспортного вуза с новой методикой его деятельности по подготовке инженеров [1]. В 1896 г. создается новый транспортный вуз — Московское инженерное училище. Работа нового вуза строилась по методике, которая в России еще не применялась. Научный подход к формированию инженерного знания был направлен не только на разработку и внедрение новых методов обучения будущих инженеров, научными критериями определялись все другие компоненты, реализация которых представляла яркую картину структуры и содержания инженерных знаний. Ориентация на подготовку инженеров была направлена на прием способных к обучению в вузе абитуриентов. За счет интенсивного и способного обучения теоретическое освоение материала осуществлялось в течение трех лет. Все практические умения и способности отрабатывались студентами на двухгодичной практике, которая проходила на рабочих местах. Технические, точные науки составляли основу инженерного знания, но теория этих наук была не безгранична в преподавании, а имела предел, устанавливаемый специфичностью практических транспортных задач. Умелое выделение теории, ориентация ее на решение транспортных задач, активные методики преподавания и постоянная, тесная связь училища с ведомством

путей сообщения создавали особую среду развития транспортного образования. Под воздействием Министерства путей сообщения формировались учебные планы, согласовывались технические дисциплины, вырабатывались требования к содержанию знаний и способностей будущих инженеров. Ведомство путей сообщения считало необходимым включать правовые знания в содержание инженерного знания. Опорой плодотворной деятельности транспорта был инженер, и его следовало готовить с такими способностями, которые вели развитие путей сообщения к цели удовлетворения человека, общества и государства в их потребностях при создании полноценной жизни.

В 1899 г. Министерство путей сообщения утвердило Программу преподавания законоведения в Московском инженерном училище [ГБУ «ЦГА Москвы». Фонд 231. Дело 732]. Прозорливость министра путей сообщения Михаила Ивановича Хилкова дала ход реализации этой Программы, право стало неотъемлемым элементом инженерного знания.

Князь Михаил Иванович Хилков — русский государственный деятель, действительный тайный советник, министр путей сообщения Российской империи с 1895 по 1905 г.

К содержанию и структуре правового знания предъявлялись требования, выраженные в Программе. Учебная дисциплина по законоведению начала наполняться новыми правовыми идеями с начала XIX в., когда в России по инициативе Александра I создавалась новая система образования. С накапливанием мощи интеллектуального и нравственного развития со второй половины XIX столетия правовые средства России богатеют, законоведение приобретает теоретические черты (в XVIII столетии законоведение не сложилось в науку, отображающую объективную связь общественных отношений с необходимостью их правового регулирования, теоретических основ для оценки законодательства еще не было [2, стр. 376]).

Законоведение в России стало учебным предметом с 1835 г., с этого периода появилась возможность понимать законоведение как совокупность фундаментальных юридических знаний, как учебную дисциплину, призванную готовить студентов к усвоению отраслевых

юридических наук [https://ozlib.com/914139/pravo/entsiklopediya_zakonovedeniya_uchebnoy_programme_yuridicheskogo_fakulteta] [3; 4; 5]. Для транспортного вуза нового типа ведомством путей сообщения разрабатывалась и утверждалась отдельная Программа по изучению курса законоведения в Московском инженерном училище. Изучением законоведения предусматривалось повышение правовой культуры будущих инженеров, которые обязаны понимать ценности права, их связи с деятельностью путей сообщения. Это была новая программа по законоведению, ориентированная на транспортную отрасль. По своей структуре Программа состояла из 27 пунктов, каждый из которых ставил рамки к содержанию правового знания инженера. От него требовались знания и понимание права в инженерной деятельности, умения руководствоваться законами и ответственно относиться к юридическим предписаниям при решении задач строительства и эксплуатации путей сообщения. Закону придавалась высокая юридическая сила, создавалась атмосфера доверия и уважения к законодательным актам.

Укреплялась сила закона, его юридическая мощь должна была быть устремлена к охране прав человека. Указывалось на необходимость строгой правовой обдуманности и человечности закона со стороны законодателя. Законоведение того периода времени давало основание понимать, что отвлеченная от жизни жестокость законов порождает факты неповиновения и не способствует установлению желаемого правопорядка. Человеколюбивые шаги законодателя давали проблески, но бесправное проявление чиновников в своей деятельности, далеких от мысли об улучшении жизни народа, не укрепляли правопорядок. Читавший в Московском инженерном училище лекции по законоведению Н. П. Алексеев, верный своему призванию, с осторожностью упоминает недостатки в принятии и воплощении законов в общественные отношения, стремится к выработке у студентов чувства веры в силу закона [6].

От общих представлений основных правовых категорий до отдельных норм права студенты получали правовое знание, которые становилось средством оценки окружающей транспортной действительности, в которой могли оказываться инженеры. Преподавание законоведения обеспечивало получение студентами правовых знаний об органах государственного управления России; о местном управлении. Изучению подлежали земские, городские общественные учреждения, гласность земских собраний и их избрание; студентов учили давать правовую оценку деятельности городской думы и городских управ. Требовалось знать общий порядок и правила делопроизводства в административных учреждениях. Инженеру нужно было иметь четкое представление о государственной службе, знать и понимать порядок вступления на службу.

Право поступления на государственную службу возникало по двум

основаниям: по сословному происхождению; по наличию соответствующего уровня образования, которое давало право на получение определенного чина. При изучении курса законоведения усваивались права государственного служащего, в том числе права и порядок ухода в отпуск и в отставку, права ушедшего на пенсию, порядок получения единовременного пособия. Такие знания усиливали уверенность инженера в создании условий достойной жизни в будущем, укрепляя силы для инженерной работы. Программа была пронизана идеей связи правовых средств со структурой Министерства путей сообщения и обширной деятельностью всех видов путей сообщения, замыкавшихся на это ведомство.

Инженер обязан был четко представлять значение путей сообщения для духовной и экономической жизни человека. Пути сообщения, как средство удовлетворения потребности человека, потребности общения с другими людьми; значение путей сообщения для народного хозяйства, для сельского хозяйства, для промышленности и торговли, — эти вопросы надлежало изучать в курсе законоведения. Правовые знания ценились как средство и инструмент развития мышления, обогащающего культуру поведения, способствующей развитию путей сообщения, росту производства, торговли и приращения богатства страны. Приобретаемые правовые знания обеспечивали формирование мировоззрения студентов о степени проявления внимания государственной власти к путям сообщения, состояние которых должно удовлетворять культурные, экономические потребности народа; обеспечивать безопасность на транспорте и безопасность движения транспортных средств.

Студенты Московского инженерного училища обязаны были понимать отношение государства к путям сообщения, значение публичных и частных интересов. Студентами изучалось постепенное изъятие путей сообщения из частного владения и превращение их в одну из важнейших отраслей государственного управления, а глубина осмысления этого процесса укреплялась принципом публичности, пронизанного правовыми идеями.

Изучение законоведения наполняло мысли будущих инженеров правовыми знаниями того содержания, которое формировало умения мыслить и давать правовую оценку событиям в сфере транспорта. Между освоением водных путей, использованием сухопутных дорог и строительством новых железнодорожных путей складывались не простые отношения. Для их регулирования требовалось развитие правовых средств, повышение культуры.

Правовая наука развивалась медленно. Необразованными люди оставалась не потому, что не было возможности учиться, основной причиной была лень. Однако в Московском инженерном училище поступающих всегда было много, конкурс почти каждый год составлял три и более человек на одно место [7, стр. 115—117].

Правовые знания плодотворно влияли на мыслительную деятельность лиц, принимавших решения о создании и развитии централизованных органов управления путями сообщения. При соединении в едином органе управления всех путей сообщения: водных, сухопутных и железнодорожных, появилась возможность тесного их взаимодействия. Совершенствовались условия, способствующие перемещению грузов и пассажиров, полнее удовлетворяя потребности человека, общества и государства. С развитием железнодорожной сети водные пути не утратили своей актуальности. Они оставались в системе путей сообщения, решая важные задачи перевозки грузов, которые удобнее и экономичнее доставлять водными путями. Передавая сухопутные и водные пути в подчинение местных органов, не всегда можно было добиться справедливости в отстаивании общих интересов. Бюрократическая и законодательная рутина, опиравшаяся на упорное безразличие народа, создавала препятствия для решительных шагов императора, как основного законодательного органа. Проблемы были как в содержании законов, так и в способах их воплощения в правовые отношения [8].

Московское инженерное училище становилось тем транспортным вузом, где внедрялись новые методики подготовки инженеров для воспитания в них высокого мировоззрения и формирования способностей к полноценной работе в системе путей сообщения. От инженера требовалось знание о полномочиях министра путей сообщения, о значимости решаемых задач Советом министерства, инженерным советом этого же ведомства, а также о полномочиях Канцелярии министерства. Со скамьи студента будущие инженеры изучали правовые основы о деятельности Департаментов Министерства путей сообщения. Правовые знания студентов формировали убеждения в законности полномочий департаментов: шоссейных и водных сообщений и железных дорог; раскрывали юридическую сущность временного управления казенными железными дорогами. Особое внимание уделялось правовому положению Портовой комиссии; Главной инспекции железных дорог, шоссейных и водных сообщений. Знакомившись со структурой министерства путей сообщения, студенты формировали правосознание, тесно связанное с деятельностью министерства. Правовое знание объединяло элементы разных технических, организационных, управленческих и иных знаний в одно целое — инженерное знание путей сообщения или инженерное транспортное знание.

При изучении законоведения студенты Московского инженерного училища осваивали правовые предписания, определяющие полномочия Министерства путей сообщения в отношении сооружений, благоустройства, содержания и пользования всеми путями сообщения России и торговыми портами, входившими в его компетенцию. Будущий транспортник на студенческой скамье начинал ощущать зависимую связь вуза с отраслью, что способствовало пониманию сущности принципов

руководства учебными заведениями транспортного ведомства.

Правовые знания обогащались изучением полномочий местных управлений путями сообщения.

Внимание уделялось изучению правовых вопросов регулирования водных путей сообщения, к примеру перевозке грузов, которые удобнее и экономичнее доставлять водными путями. Курс законоведения предусматривал освоение студентами водных путей сообщения как первоначальных естественных средств сообщения.

В курсе законоведения заостряется внимание на соотношении частного и публичного права. Эта проблема возникает при нахождении водных объектов на земельных участках, которые находятся в частной собственности. В такой ситуации право пользования водой для судоходства сохраняется за собственником. Но с позиций публичного права интересы государства должны быть обеспечены. Коллизия прав решалась в пользу публичного права, представляющего собой общественный интерес. Права собственника ограничивались, когда возникала необходимость охранять общественный и государственный интерес. Такой правовой подход создавал юридические гарантии на использование водных путей для перемещения товаров, расширяя культурное и промышленное развитие регионов России. Но практика перевозки грузов, товаров по некоторым рекам шла разными путями, что создавало материал для решения проблем защиты тех или иных интересов. В Министерстве путей сообщения были хорошо подготовленные правоведы, способные правильно решать юридические вопросы. Они обоснованно доказали, что судоходство на реках должно быть сохранено. Водное законодательство отвечало потребностям нашей отечественной культуры по использованию рек для судоходства.

В курсе законоведения студенты Московского инженерного училища изучали правила плавания по внутренним водяным путям, правовое регулирование отношений по поводу шоссейных и обыкновенных дорог. В то время дороги разделялись на пять классов. Требовалось знать понятие шоссе, устройство шоссе и его содержание; шоссейный сбор и шоссейные заставы. Изучались правила движения по шоссе; категории шоссе. В курс обучения включался Закон от 5 апреля 1883 г. «О передаче шоссейных дорог в ведение земских учреждений». В соответствии с Положением о губернских и уездных земских учреждениях они имели право именем земства, на основании общих гражданских законов приобретать и отчуждать недвижимое имущество, заключать договоры, принимать обязательства, предъявлять гражданские иски, нести ответственность в гражданских судах по имущественным делам земства [https://nnov.hse.ru/ba/law/igpr/gubuezdzemucher1864]. Изучались также порядок и правила участия губернского правления и земских учреждений в заведовании грунтовыми дорогами, дорожные повинности местного населения, правовой порядок, устанавливаемый на подъездных путях к

железным дорогам: правила различия их по устройству и по двигателям; режим подъездных путей общего и частного пользования; порядок производство изысканий для устройства подъездных путей и порядок разрешения изысканий; устройство путей. Рассматривались случаи, когда на устройство требуется особое разрешение.

С развитием паровозных железных дорог укреплялось их правовое регулирование. Постановлением министра путей сообщения от 19 марта 1898 г. № 5343 была принята новая редакция Правил технической эксплуатации. Всем казенным и частным паровозным железным дорогам общего пользования указывалось «принять таковые Правила к руководству и исполнению через шесть месяцев со дня опубликования взамен соответствующих Правил 1883 и 1891 годов». При этом уточнялось, что остается в силе Положение о сигналах, ставшее впоследствии основой Инструкцией по сигнализации [https://helpiks.org/9-62682.html].

Отдельной темой в курсе законоведения стояла проблема становления железнодорожного дела в России. История появления железных дорог отражает нашу национальную культуру, трепетное отношение к старым обычаям и привычкам, настороженность к новому. Студентами изучались обстоятельства, способствующие перемене железнодорожной политики и постепенному сосредоточению постройки и заведывания железными дорогами в руках государства и крупных железнодорожных компаний с усиленным правительственным контролем. При этом раскрывалась особенность постройки Сибирской железной дороги. Обзору подвергались статистические данные о железнодорожной сети в России и о количестве перевозимых грузов. Изучались уставы частных железных дорог и Общий устав российских железных дорог, который имел статус закона, регулировал деятельность и ответственность железнодорожной администрации. Особое внимание уделялось обязанностям при перевозке пассажиров, почты и грузов, случаям, когда железные дороги могут отказаться от перевозки. Рассмотрению подлежало прямое сообщение для перевозки пассажиров и грузов. Подробно изучалось значение тарифов в народном хозяйстве.

Правовому регулированию железнодорожного дела в России уделялось большое внимание. В 1890 г. был опубликован Систематический сборник действующих на русских железных дорогах узаконений и распоряжений правительства, а также положений, правил, инструкций и соглашений, изданных или одобренных правительством с 1860 по 1890 год. В него вошли три тома: 1) Общий устав российских железных дорог. Особые условия, правила и положения о перевозках; 2) Тарифные и коммерческие узаконения. Вопросы хозяйственных и внутренних порядков на дорогах; 3) Технические условия строительства дорог, ремонт пути и зданий, тяга, подвижной состав, движение поездов, положение о сигналах, положение о телеграфе, учебно-воспитательные и благотворительные учреждения.

В Программе раскрывались принципы, на которых основаны правила перевозки. Основным из них признается правовая идея о превосходстве государственного значения железных дорог над частными интересами. Реализуя этот принцип, стоимость перевозки определяется не договорными отношениями, а установленными государством тарифами. Они были закреплены государством, опубликованы, и их следовало соблюдать под надзором государственных органов. Правовые средства того времени позволяли возвращать причиненный железной дорогой вред лицу, которому такой вред нанесен при оказании транспортной услуги.

Инженер обязан был знать правила о порядке и обеспечении безопасности движения по железным дорогам: Правила о содержании и охране железных дорог. Полицейские железнодорожные правила. Правила для публики; право пассажиров, отправителей грузов и посторонних лиц независимо от обращения к судебной власти, заявлять особые жалобы.

Студенты Московского инженерного училища должны были знать правовой порядок производства работ по устройству путей сообщения. Ревизионные установления по работам и эксплуатации путей сообщения входили в Программу курса законоведения.

Изучению также подлежали: правовая сущность уголовных преступлений, понятия об уголовном преступлении и наказании, процессуальные условия вменения преступления в вину, нарушения уставов и правил о путях сообщения.

Гражданские правонарушения рассматривались по существу: иск и требования вознаграждения, право на предъявление иска и обязанность отвечать по таковому, ответственность пароходных предприятий по перевозкам и эксплуатации, правила о подсудности и давности железнодорожных исков и порядок исполнения по искам к железным дорогам, порядок взыскания присуждаемых с железных дорог сумм, несостоятельность железных дорог и ее последствия.

В Программу включались вопросы о судебной деятельности. Суды к тому времени были обновлены на основе новых законов о судоустройстве и судопроизводстве. Принципы доказывания и независимости суда признавались и поддерживались, но способы доказывания правды зависят не только от самого закона, но и от деятельности суда. Н. П. Алексеев близко подходит к тому, что суд — это лицо общества. Если общество молчит о фактах не правосудных решений суда, то значит условия для лучшего суда пока не созданы. Правосудие будет там, где есть условия для равного применения закона ко всем, без всякого исключения. Живое отношение к человеку, его правам, не допуская равнодушия, в этом Алексеев видит предназначенность законов и органов власти, обязанных создавать условия для их воплощения в жизненные отношения [6].

По итогам сказанного выше сформулируем некоторые выводы.

1. Под влиянием науки меняется не только содержание инженерного

знания, но иной становится и его структура.

2. Студенту транспортного вуза важно, прежде всего, знать историю становления инженерного знания, тогда структура современного инженерного знания будет формироваться с учетом научных принципов, с ориентацией на нашу национальную культуру, на закономерности, выражающие необходимость развития транспортного образования, как средства, больше всего приспособленного к воспитанию инженеров транспортных профессий.

3. Инженер должен быть знаком с работой транспортных структур, связывая в единство правовую, управленческую, организационную, кадровую, нравственно-культурную стороны с профессиональной деятельностью своей профессии.

4. Правовое обучение в транспортных вузах следует совершенствовать с учетом следующих факторов: юриспруденция стала более сложной наукой, дополняясь новыми правовыми институтами, новой правовой терминологией [9]; возрастает роль права и правовой культуры в регулировании транспортных отношений, особенно в тех частях, где обеспечивается транспортная безопасность.

6. Правовая подготовка инженеров должна быть сосредоточена на основополагающих юридических средствах, тесно связанных с деятельностью каждого элемента транспортной структуры, в системе которой готовиться работать будущий инженер.

7. Если у студентов имеются проблемы в правовых знаниях общего характера, которые формируются на базе общей школы, то их следует устранять способом освоения дополнительных образовательных программ. Недопустимо затрачивать учебное время, отведенное на освоение знаний высшего образования, на устранение пробелов знаний средней школы.

Литература

1. Духно, Н. А. Идеолог создания транспортного вуза нового типа / Н. А. Духно, И. Н. Самохина // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4 (40). — С. 316—328.
2. Благовещенский, А. А. История — метод науки законоведения / А. А. Благовещенский // Журнал Министерства народного просвещения. — 1835. — № 6.
3. Редкин, П. Г. Обозрение юридической литературы по римскому праву / П. Г. Редкин// Юридические записки. — 1859. — Том 3.
4. Неволин, К. А. Энциклопедия законоведения : в 2 томах / К. А. Неволин. — Киев, 1839—1840.
5. Неволин, К. А. Полное собрание сочинений : в 2 томах. / К. А. Неволин. — Том 1. — Киев, 1857.
6. Алексеев, Н. П. Законоведение : конспект лекций / Н. П. Алексеев. — Москва : Литературное общество распространения полезных книг, 1899.
7. Обзор деятельности Министерства путей сообщения за 1897 год. — Санкт-Петербург. 1898.

8. Хилков, М. И. Краткий исторический очерк развития и деятельности ведомства путей сообщения за 100 лет его существования (1798—1898 гг.) / М. И. Хилков. — Санкт-Петербург : Типография Министерства путей сообщения, 1898.
9. Dukhno Nikolay A., Skuybedina Olga N. The Formation of Legal Culture of a Person in Order to Ensure Transport Safety. Transportation Research Procedia, Vol. 61, 2022, P. 253-258 (https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.042)

References

4. Dukhno, N. A. Ideolog sozdaniya transportnogo vuza novogo tipa [The ideologist of creating a new type of transport university] / N. A. Dukhno, I. N. Samokhina // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 4 (40). — S. 316—328.
5. Blagoveshchenskiy, A. A. Istoriya — metod nauki zakonovedeniya [History is a method of science of jurisprudence] / A. A. Blagoveshchenskiy // Zhurnal Ministerstva narodnogo prosveshcheniya. — 1835. — № 6.
6. Redkin, P. G. Obozreniye yuridicheskoy literatury po rimskomu pravu [Review of legal literature on Roman law] / P. G. Redkin// Yuridicheskiye zapiski. — 1859. — Tom 3.
7. Nevolin, K. A. Entsiklopediya zakonovedeniya : v 2 tomakh [Encyclopedia of jurisprudence: in 2 volumes] / K. A. Nevolin. — Kiyev, 1839—1840.
8. Nevolin, K. A. Polnoye sobraniye sochineniy : v 2 tomakh. [Complete works: in 2 volumes] / K. A. Nevolin. — Tom 1. — Kiyev, 1857.
9. Alekseyev, N. P. Zakonovedeniye : konspekt lektsiy [Law: lecture notes] / N. P. Alekseyev. — Moskva : Literaturnoye obshchestvo rasprostraneniya poleznykh knig, 1899.
10. Obzor deyatel'nosti Ministerstva putey soobshcheniya za 1897 god [Review of the activities of the Ministry of Railways for 1897]. — Sankt-Peterburg. 1898.
11. Khilkov, M. I. Kratkiy istoricheskiy ocherk razvitiya i deyatel'nosti vedomstva putey soobshcheniya za 100 let yego sushchestvovaniya (1798—1898 gg.) [Brief historical outline of the development and activities of the Department of Railways for 100 years of its existence (1798-1898)] / M. I. Khilkov. — Sankt-Peterburg : Tipografiya Ministerstva putey soobshcheniya, 1898.
12. Dukhno Nikolay A., Skuybedina Olga N. The Formation of Legal Culture of a Person in Order to Ensure Transport Safety. Transportation Research Procedia, Vol. 61, 2022, P. 253-258 (https://doi.org/10.1016/j.trpro.2022.01.042).

ИСТОРИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 342.51

© **Рыжова Юлия Валерьевна**,
кандидат юридических наук, доцент,
Академия управления МВД России
julia1806@yandex.ru

История создания и деятельности транспортной полиции в Российской империи

Аннотация. Определенный интерес в наши дни представляет исторический опыт функционирования железных дорог в Российской империи и их охраны. Вместе с тем малоизученным до сих пор остается опыт функционирования транспортной полиции, созданной в 1867 г. и просуществовавшей до 1917 гг. В статье прослеживается эволюция деятельности транспортной полиции Российской империи на примере самых крупных формирований Отдельного корпуса жандармов — жандармских полицейских управлений железных дорог, образованных во второй половине XIX в. Формируясь в сложных внутриполитических условиях, жандармские полицейские управления железных дорог играли значимую роль в полицейской системе обеспечения внутренней безопасности Российской империи. Создание специализированных жандармских формирований позволило обеспечивать в государстве все необходимые виды охраны на железных дорогах. В статье акцентируется внимание на том, что являясь, по сути, политической полицией, жандармские полицейские управления железных дорог выполняли также и ряд возложенных на них специальных функций. В качестве общих принципов деятельности данных управлений обозначались: строгая централизация, четкая организация и взаимодействие с рядом центральных государственных учреждений Российской империи. В статье раскрываются основные направления деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог, связанные с обеспечением транспортной безопасности в Российской империи.

Ключевые слова: внутренняя безопасность; транспортная безопасность; жандармские полицейские управления железных дорог; железные дороги.

© Yuliya V. Ryzhova,
Candidate of Law, docent,
Academy of Management of the Ministry of Internal Affairs of Russia

The history of the establishment and activities of the transport police in the Russian Empire

Abstract. The historical experience of railways' functioning in the Russian Empire and their protection is of particular interest nowadays. At the same time, the experience of transport police functioning, which was established in 1867 and existed until 1917, remains little studied. The current paper has considered the stages of evolution of the transport police activities in the Russian Empire on the example of the largest formations of the Separate Corps of Gendarmes, i.e. the gendarmerie police departments of railways, formed in the second half of the XIX-th century. Being formed in difficult domestic political conditions, the gendarmerie police departments of the railways played a significant role in the police system for enforcing the internal security of the Russian Empire. The establishment of specialized gendarmerie formations made it possible to provide all the necessary types of protection on the railways. The paper has focused on the fact that, being, in fact, the political police, the gendarmerie police departments of the railways also performed a number of special functions assigned to them. The general principles of the activities of these departments were as follows: strict centralization, clear organization and interaction with a number of central state institutions of the Russian Empire. The paper has considered the main activities of the gendarmerie police departments of railways related to enforcing transport security in the Russian Empire.

Keywords: internal security; transport security; gendarmerie police departments of railways; railways.

Преступления, совершаемые на транспорте в наши дни, представляют собой явления, связанные с угрозой национальной безопасности страны. В сложных современных условиях обострения военно-политической обстановки у границ Российской Федерации, борьба с терроризмом — все это возлагает определенную ответственность на правоохранительные органы Российской Федерации, в том числе и на полицию. В связи с этим особый интерес представляет исторический опыт деятельности самых крупных формирований Отдельного корпуса жандармов — жандармских полицейских управлений железных дорог.

Еще в годы правления Петра I возникла необходимость движения по судоходным трактам и по рекам.

Увеличение сухопутных, водных, а впоследствии и строительство железнодорожных путей сообщений привело к тому, что ряд сельскохозяйственных и промышленных районов были связаны между Санкт-Петербургом и Москвой.

Вместе с тем именно железнодорожное строительство, начавшееся еще в первой половине XIX в. способствовало развитию железнодорожной инфраструктуры, а также поставило вопрос: кто и какие органы должны заниматься охраной строительных материалов, необходимых для постройки железнодорожных путей сообщения, и кто должен выполнять функции охраны на них. В то время в России преобладал водный транспорт, гужевой транспорт, но именно водный имел большое значение.

В 1840-х гг. были образованы речная полиция, портовая полиция и железнодорожная, сформированная первоначально в виде жандармских команд и эскадронов, с целью обеспечения общественной безопасности, охраны строительных материалов.

В связи с открытием Царскосельской железной дороги число перевезенных пассажиров только за два первых года эксплуатации возросло почти в 2,5 раза (с 300 тыс. до 726 тыс. человек в год). При этом значение имела и созданная инфраструктура обслуживания пассажиров. Именно в это время впервые появились проездные билеты и возникло понятие «расписание поездов».

Строительство железных дорога, станционных помещений, вокзалов было большим техническим прогрессом для того времени. Так, например, благодаря инженерам в практику были внедрены стрелочные паровозы, сигнализация оптическими сигналами, а уже в конце первой половины XIX столетия английской фирмой «Морзе» были проведены телеграфные линии [1, стр. 6—13]. Примечателен и тот факт, что долгое время маршрут поезда на вагонах не обозначался [2, стр. 108].

Вместе с тем программа активного строительства железных дорог берет свое начало с 1857 г. Средства, вложенные населением страны в железнодорожное строительство, превзошли размер вложений во всю остальную промышленность Российской империи. Сторонники и инициаторы строительства дорог обращали внимание именно на их важную стратегическую роль для единства территорий Российской империи.

1860-е гг. были связаны с развитием капитализма. Это отразилось и на увеличении дальнейшего строительства железных дорог. В это время происходило перераспределение функций в государственных учреждениях, на которые были возложены обязанности по контролю за постройкой железнодорожных сообщений в государстве.

Так, уже с конца 1864 г. ведомство путей сообщения перестало отвечать за два важных направления своей деятельности. 29 октября 1864 г. гражданская строительно-дорожная часть — устройство городов, селений и грунтовых сообщений — была возвращена в Министерство внутренних

дел, а 21 декабря Телеграфное управление перешло в ведение главноуправляющего Почтовым департаментом, а уже в 1856 г. оно получило название Министерства путей сообщения.

Строительство железных дорог оказало колоссальное влияние и на ярких представителей своего времени. Например, известный публицист Михаил Катков, как поклонник транспортной политики Германии, еще в 1883 г. отмечал в «Московских ведомостях», что рельсы вслед за штыком должны завершить политическое сплочение. Но именно железнодорожной жандармерии как самому крупному соединению Отдельного корпуса жандармов выпала особая роль — обеспечивать все виды охраны железных дорог, вокзалов, станционных и складских сооружений, мостов, являвшихся стратегическими объектами.

В 1866 г. насчитывалось шесть жандармских полицейских управлений при железных дорогах: Николаевской; Санкт-Петербургско-Варшавской; Московско-Нижегородской; Московско-Рязанской; Московско-Ярославской; Рижско-Динабургской; Динабургско-Витебской. Во главе двух первых жандармских полицейских управлений стояли штаб-офицеры, а остальные возглавлялись обер-офицерами. Всего же в управлениях насчитывалось 30 офицеров, 66 унтер-офицера и 455 рядовых. В декабре того же года все жандармские железнодорожные управления были выведены из подчинения Министерства путей сообщения и полностью переподчинены шефу Отдельного корпуса жандармов в соответствии с Законом «Об обязанностях и подчинении жандармских полицейских управлений железных дорог».

Вместе с тем юридически датой образования жандармских полицейских управлений железных дорог был именно 1867 г., когда было принято Положение о Корпусе жандармов, а вошедшие в его структуру данные управления стали самыми крупными формированиями, выполняя первоначально функции общей, а с 1871 г. — политической полиции.

В Положении была законодательно закреплена организационная структура Корпуса. Во главе жандармских полицейских управлений железных дорог находились начальники, его заместители, участковые офицеры (обер и унтер офицерский состав) [3, стр. 3].

Позднее, в штатную численность управлений вошел адъютант и начальники отделений. Особенно интенсивное увеличение управлений началось с 1888 г., когда численность младшего офицерского состава была увеличена на 322 человека.

Одновременно с этим было образовано еще восемь управлений на железных дорогах: Петербургско-Варшавской, Московско-Нижегородской, Николаевской, Киево-Одесской и др. [4, стр. 79] Данные управления предотвращали преступления на вокзалах, на станциях, в самих поездах, охраняли перевозимые грузы и грузы лабораторного производства, следовавшие к театру военных действий.

Управления могли привлекать к обеспечению правопорядка и транспортной безопасности дополнительные силы в лице губернских жандармских управлений, войск, чинов дворцовой полиции, железнодорожного батальона при осуществлении ряда общих и специальных функций (государственная охрана императора и членов императорского дома при их поездках).

Особое значение в деятельности жандармских железнодорожных управлений имело нормативно-правовое обеспечение. Основным законодательным актом являлся Общий устав российских железных дорог (1885 г.), который был единым законом для всех железных дорог Российской империи. В приложении к Уставу имелись «Полицейские железнодорожные правила», которые регламентировали систему мер охраны поездов; «Контроль железнодорожных станций», а также «О полицейских и акцизных документах», «О донесениях происшествий на железных дорогах» и ряд др.

О железнодорожном строительстве, о самих поездах регулярно печаталась информация в периодическом издании «Железнодорожное дело». В частности отмечалось, что железные дороги являются своего рода проводниками культуры и развития тех местностей, где они проходят. О железных дорогах вообще в тот период времени часто писали в газетах, в журналах, в очерках, в записках путешествующих и иностранцев по Российской империи. До наших дней дошли и мемуарные источники, где с восторгом описывался процесс строительства железных дорог и их эксплуатацию. Так, иностранцы обращали внимание на красивые здания вокзалов в Российской империи, например вокзал в Павловске, симфонические концерты для аристократической публики.

Вместе с тем существовала проблема разницы между теорией и практикой. Так, жизнь на вокзалах зачастую выглядела несколько иначе: на железнодорожных станциях пересекались жизни многих людей самого разного социального происхождения. Встречались мошенники, карточные шулеры, опасные преступники, бродяги, а также лица, занимавшиеся шпионажем в пользу зарубежных разведок.

Во второй половине XIX столетия создавались революционные кружки, организации, члены которых взяли курс на террор, что не обошло стороной и железные дороги. Например, чины железнодорожной жандармерии вынуждены были взять под особый надзор деятельность Всероссийского железнодорожного союза. Да и сами железнодорожные станции, складские помещения порой использовались как место для агитации, хранения печатной продукции и т.п.

В 1880—1890-е гг. под особый контроль берутся узловые станции, вокзалы, мосты, переезды с целью недопущения террористических актов в отношении первых лиц государства, сохранности особо важных грузов. Почтовые поезда также в это время представляли для членов революционных организаций, а также шпионов особый интерес. Все это

требовало определенных знаний, их усовершенствования, что и было реализовано на практике в связи с необходимостью повышения квалификационного уровня. Прежде всего это относилось именно к высшим офицерским чинам, которые регулярно обучались на курсах, созданных при Штабе Отдельного корпуса жандармов.

Правовой статус этих управлений состоял в том, что железнодорожная жандармерия входила в политическую полицию, но при этом могла выполнять и функции обшей полиции по обеспечению общественной безопасности [5, стр. 38]. В своей повседневной деятельности чины управлений руководствовались рядом специально подготовленных для них инструкций, носивших грифы «секретно» и «совершенно секретно». Значительная часть инструкций была посвящена регламентации их деятельности при осуществлении политического надзора за «политически неблагонадежными» лицами на территории самого государства и приграничных к нему территориях.

При осуществлении надзора жандармским чинам в соответствующих инструкциях рекомендовалось заручиться общим доверием населения, т.е. требовалось установить определенную систему наблюдения с тем, чтобы вся информация, которая могла бы представлять угрозу внутренней безопасности государства, незамедлительно поступала руководству Штаба корпуса.

За всеми служащими железных дорог, за рабочим, контролерами устанавливалось наблюдение. Помимо этого, к специальным функциям относилось осуществление системы мер охраны первого лица государства — Императора, его семьи и высокопоставленных чиновников (министров, товарищей (заместителей) министров, губернаторов, генерал-губернаторов) при их поездках в литерных поездах и остановках на станциях, включая императорские покои.

Специальные функции также имели нормативное закрепление в ряде положений с грифом «секретно», «совершенно секретно» или надписью «не подлежит оглашению», среди которых можно отметить: Положение об императорских поездах, Инструкцию по охране Императорских железнодорожных поездов при высочайших путешествиях (1905 г.), Положение о мерах охраны высочайших путешествий по железным дорогам (1914 г.). Именно с принятием Положения 1914 г. к охране императорских поездов стали привлекаться войска, которые в некоторых случаях действовали независимо от жандармерии.

Специальные функции состояли в проведении дознания по государственным преступлениям, которое было закреплено ст. 258 Устава уголовного судопроизводства. Так, чины железнодорожной жандармерии имели право проводить осмотры, обыски, освидетельствования, особое значение это получило когда в 1871 г. были приняты Правила о порядке действий чинов Корпуса жандармов по исследованию преступлений.

Как уже было отмечено выше, управления выполняли не только общие, но и ряд специальных функций, состоявшие в борьбе с революционными выступлениями. При реализации специальных функций использовался агентурный аппарат, а также определенные формы и методы работы, закрепленные в специальных инструкциях, среди которых можно отметить Инструкцию по ведению внутреннего (агентурного) наблюдения. В агентурной работе использовали агентов-осведомителей (постоянных и случайных, штучников — за разовое вознаграждение о полученной информации, а также «секретных сотрудников», состоявших в революционных организациях и передававших информацию о настроениях в революционной среде. Весь процесс агентурной работы оформлялся документально в виде справок, отчетов, дневников агентурных наблюдений, агентурных картотек, копий денежной отчетности.

Огромную роль и помощь в деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог имело регулярное взаимодействие с рядом государственных ведомств, таких как Министерство внутренних дел, Военное министерство, министерства юстиции, финансов, путей сообщений, Императорского двора и уделов, Министерство иностранных дел.

В начале XX в. управления выполняли и ряд контрразведывательных функций, оказывали содействие военному ведомству. Так, чины управлений осуществляли наблюдение за лицами, занимавшимися шпионажем в поездах, на стратегических объектах (мостах, станциях, перегонах, туннелях).

Чины управлений осуществляли наблюдение за рядом разведывательных школ, расположенных во вверенных им районах в пределах обслуживания железных дорог.

Таким образом, деятельность рассмотренных в статье управлений носила, во-первых, многоплановый характер, а во-вторых, требовала специальной подготовки, специальных знаний, особого внимания и ответственности (в особенности от высших чинов). Уникальный исторический опыт их деятельности позволяет сегодня понять: насколько важной была их деятельность в обеспечении правопорядка, транспортной безопасности и внутренней безопасности в государстве целом, что позволяет научному сообществу и сегодня восполнить определенные пробелы в истории деятельности такого формирования исполнительного органа политической полиции.

Имеющиеся сегодня архивные документы, исторические источники, памятники права позволяют утверждать, что благодаря созданным в 1867 г. жандармским полицейским управлениям железных дорог были созданы условия для охраны железнодорожной инфраструктуры государства. Был реализован ряд мер, при которых стало возможным обеспечивать «охранение тишины и спокойствия» на железных дорогах, в поездах и на

станциях, что способствовало в целом обеспечению внутренней (государственной) безопасности в Российской империи.

Литература

1. Вульфов, А. Начало пути / А. Вульфов // Историк. — 2016. — № 9 (21). — С. 6—13.
2. Шенк, Ф. Б. Цивилизация и хаос. Миссия железных дорог в России / Ф. Б. Шенк // Родина. — 2009. — № 11.
3. Обязанности жандармской железнодорожной полиции: По жандармско-полицейской части / составитель Л. Тимофеев. — Санкт-Петербург, 1912.
4. Тарасов, И. Т. Полиция в эпоху реформ / И. Т. Тарасов. — Москва, 1885.
5. История полиции России (1718—1917 гг.) / М. И. Сизиков, А. В. Борисов, А. Е. Скрипилев. — Москва, 1992.

References

1. Vul'fov, A. Nachalo puti [The beginning of the journey] / A. Vul'fov // Istorik. — 2016. — № 9 (21). — S. 6—13.
2. Shenk, F. B. Tsivilizatsiya i khaos. Missiya zheleznykh dorog v Rossii [Civilization and chaos. The mission of railways in Russia] / F. B. Shenk // Rodina. — 2009. — № 11.
3. Obyazannosti zhandarmskoy zheleznodorozhnoy politsii: Po zhandarmsko-politseyskoy chasti [Duties of the gendarmerie railway police: According to the gendarmerie-police unit] / sostavitel' L. Timofeyev. — Sankt-Peterburg, 1912.
4. Tarasov, I. T. Politsiya v epokhu reform [Police in the era of reforms] / I. T. Tarasov. — Moskva, 1885.
5. Istoriya politsii Rossii (1718—1917 gg.) [History of the Russian police (1718-1917)] / M. I. Sizikov, A. V. Borisov, A. Ye. Skripilev. — Moskva, 1992.

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.