

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 2(46)/2023

Издается с января 2016 г.

АНТИТЕРРОРИСТИЧЕСКАЯ ЗАЩИЩЕННОСТЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА: КЛАССИФИКАЦИЯ МЕР АДМИНИСТРАТИВНОГО ПРИНУЖДЕНИЯ

ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИИ
ВЫСОКОАВТОМАТИЗИРОВАННЫХ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ

ВОЗБУЖДЕНИЕ УГОЛОВНЫХ ДЕЛ И ПРОИЗВОДСТВО НЕОТЛОЖНЫХ
СЛЕДСТВЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ КАПИТАНАМИ МОРСКИХ И РЕЧНЫХ СУДОВ,
НАХОДЯЩИХСЯ В ДАЛЬНЕМ ПЛАВАНИИ

ПРОТИВОДЕЙСТВИЕ ДИВЕРСИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ
НА ОБЪЕКТАХ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ
КАК СОСТАВНАЯ ЧАСТЬ ОБЕСПЕЧЕНИЯ ТРАНСПОРТНОЙ
БЕЗОПАСНОСТИ

ИНФОРМАЦИОННЫЕ КОММУНИКАЦИОННЫЕ РИСКИ
ЦИФРОВОГО РАЗВИТИЯ

СОВРЕМЕННЫЙ МЕЖДУНАРОДНО-ПРАВОВОЙ РЕЖИМ
АРКТИКИ

ОБОСНОВАНИЕ ИМПЕРАТИВНЫХ УСЛОВИЙ РОССИЙСКО-ШВЕДСКОГО
СОТРУДНИЧЕСТВА ПО ОБСЛЕДОВАНИЮ И ПОДЪЕМУ ПОДВОДНОЙ
ЛОДКИ «СОМ»

МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ ТРУДОВОЕ ПРАВО: СТАНОВЛЕНИЕ.
ПРЕДПОСЫЛКИ «ХОЗЯЙСКОЙ ВЛАСТИ» КАПИТАНА



| | |
|--|---|
| <p style="text-align: center;">Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2023. № 2 (46)</p> | <p style="text-align: center;">The online scientific journal “Transport law and security” 2023. № 2 (46)</p> |
| <p>Дата размещения номера — 15 июля 2023 г. Журнал издается с января 2016 г.</p> <p>Издание включено в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, ученой степени доктора наук, по научным специальностям: 5.1.2. Публично-правовые (государственно-правовые) науки (юридические науки); 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки).</p> <p>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</p> <p>Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/</p> <p>Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта»</p> <p>Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.</p> <p>Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год.</p> <p>Главный редактор — КОРЯКИН Виктор Михайлович, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).</p> | <p>The date of the issue is the 15th of July, 2023. The journal has been published since January 2016.</p> <p>The journal 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 scientific specialties: 5.1.2. Public and legal (state and legal) sciences (legal sciences); 5.1.4. Criminal and legal sciences (legal sciences).</p> <p>The journal was registered in media ЭЛ № ФС 77-64237 on December, 25, 2015.</p> <p>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.</p> <p>The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/</p> <p>The founder and publisher is the Federal State Autonomous Educational Institution of Higher Education “Russian University of Transport”</p> <p>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.</p> <p>The journal is assigned an international standard serial number (ISSN) 2500-1868.</p> <p>The journal is issued 4 times a year.</p> <p>The editor-in-chief is KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law, professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).</p> |

| Редакционный совет | Editorial Council |
|---|--|
| <p>Нестеров Евгений Александрович — председатель редакционного совета, кандидат юридических наук, директор Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)</p> | <p>Nesterov Evgeny Aleksandrovich, Chairman of the Editorial Council, Candidate of Law, the head of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)</p> |
| <p>Аль Али Насер Абдель Рахим — кандидат юридических наук, доцент кафедры «Морское право и международное право» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)</p> | <p>Al Aly Naser Abdel Rakhim, Candidate of Law, associate professor of the department “Maritime Law and International Law” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)</p> |
| <p>Бажанов Станислав Васильевич — доктор юридических наук, профессор, академик Петровской академии наук и искусств, полковник юстиции в отставке</p> | <p>Bazhanov Stanislav Vasilievich, Doctor of Law, professor, academician of the Peter’s Academy of Sciences and Arts (St. Petersburg), retired colonel of justice</p> |
| <p>Белкин Анатолий Рафаилович — доктор юридических наук, профессор Московского технологического университета</p> | <p>Belkin Anatoly Rafailovich, Doctor of Law, professor of the Moscow Technological University (MIREA)</p> |
| <p>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</p> | <p>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</p> |
| <p>Васильев Федор Петрович — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник научно-исследовательского центра Академии управления МВД России</p> | <p>Vasiliev Fedor Petrovich, Doctor of Law, professor, main researcher of the research center of the Ministry of Internal Affairs of the Russian Federation</p> |
| <p>Велиев Исахан Вейсал-оглы — доктор юридических наук, профессор, руководитель аппарата Фонда «Знание» при Президенте Азербайджанской республики (г. Баку, Азербайджан)</p> | <p>Veliev Isakhan Veysal-Ogly, Doctor of Law, professor, chief of the Foundation «Knowledge» under the President of the Republic of Azerbaijan (Azerbaijan) (Baku)</p> |
| <p>Григорьев Виктор Николаевич — доктор юридических наук, профессор, ведущий научный сотрудник группы подготовки научно-педагогических кадров аппарата ученого секретаря, адъюнктуры, докторантуры Федерального казенного учреждения «Научно-исследовательский институт Федеральной службы исполнения наказаний»</p> | <p>Grigoriev Viktor Nikolaevich, Doctor of Law, professor, leading researcher of the group for training of the teaching staff of the scientific secretary's office, graduate military course, Doctorate of the Federal State Institution «Research Institute of the Federal Penitentiary Service»</p> |
| <p>Гулин Виктор Борисович — заместитель руководителя Федеральной службы по надзору в сфере транспорта</p> | <p>Gulin Viktor Borisovich, deputy head of the Federal Service for transport supervision</p> |
| <p>Данилина Елена Ивановна — доктор экономических наук, профессор, профессор</p> | <p>Danilina Elena Ivanovna, Doctor of Economic Sciences, professor, professor of the department</p> |

кафедры «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Духно Николай Алексеевич — доктор юридических наук, профессор, советник ректората Российского университета транспорта

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

Ирошников Денис Владимирович — доктор юридических наук, доцент, доцент кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

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

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)

Корякин Виктор Михайлович — доктор юридических наук, профессор, профессор кафедры «Теория права, гражданское право и гражданский процесс» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

Куан Цзэнцзюнь — доктор права, профессор, профессор Китайского института приграничных и морских исследований Уханьского университета (г. Ухань, Китай)

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

“Legal Support of Public Administration and Economics” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

Dukhno Nikolay Alekseevich, Doctor of Law, professor, advisor to the administration of the Russian University of Transport

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)

Iroshnikov Denis Vladimirovich, Doctor of Law, docent, associate professor of the department “Theory of law, civil law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

Kozin Mikhail Nikolaevich, Doctor of Economic Sciences, professor, main researcher of the Research Institute of the Federal Penitentiary Service of Russia

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)

Koryakin Viktor Mikhailovich, Doctor of Law, professor, professor of the department “Theory of law, civil law and civil procedure” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

Kuang Zengjun, 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

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

Полякова Татьяна Анатольевна — доктор юридических наук, профессор, главный научный сотрудник, исполняющая обязанности заведующего сектором информационного права и международной информационной безопасности Института государства и права Российской академии наук; заслуженный юрист Российской Федерации

Рейнгольд Валерий Артурович — доктор юридических наук, профессор, директор докторантуры «Юридическая наука» Балтийской Международной Академии (г. Рига, Латвия)

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

Чеботарева Анна Александровна — доктор юридических наук, доцент, заведующая кафедрой «Правовое обеспечение государственного управления и экономики» Юридического института Российского университета транспорта (МИИТ)

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

Шумаев Виталий Андреевич — доктор экономических наук, профессор, профессор кафедры менеджмента и маркетинга Московского университета имени С. Ю. Витте; академик Российской академии естественных наук

Эдвард Нашаат — доктор наук, профессор, Высший институт менеджмента и информатики им. Аль-Обура, Египет, Каир, город Обу

Nadher Ahmed Mandeel, Doctor of Law, Assistant Professor of International Law in College of Law, Tikrit University, Iraq, Tikrit

Polyakova Tatiyana Anatolievna, Doctor of Law, professor, 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

Reingold Valery Arturovich, Doctor of Law, professor, director of the Doctoral Study “Juridical science” at the Baltic International Academy (Riga, Latvia)

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)

Chebotareva Anna Aleksandrovna, Doctor of Law, docent, head of the department “Legal Support of Public Administration and Economics” of the Law Institute of the Russian University of Transport (MIIT)

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)

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

Edward Nashaat, Doctor of science, Professor, Al-Obour High Institute of Management and Informatics, Egypt, Cairo, Obour City

| Редакционная коллегия | Editorial Board |
|--|---|
| <p>Главный редактор — КОРЯКИН Виктор Михайлович, доктор юридических наук, профессор (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru)</p> | <p>The editor-in-chief is KORYAKIN Viktor Mikhailovich, Doctor of Law (20.02.03), professor (e-mail: Korjakinmiit@rambler.ru).</p> |
| <p>Ведущий редактор — ГУСЕЙНОВА Альбина Джаббаровна</p> | <p>Executive editor is GUSEYNOVA Albina Dzhabbarovna</p> |
| <p>Ответственный за сайт — ФИЛИППОВ Дмитрий Сергеевич</p> | <p>Programmer and designer of the Website is FILIPPOV Dmitry Sergeevich</p> |
| <p>Выпускающий редактор — ЧЕБОТАРЕВ Владимир Евгеньевич</p> | <p>Managing editor is CHEBOTAREV Vladimir Evgenievich</p> |
| <p>Английская версия — СКУЙБЕДИНА Ольга Николаевна</p> | <p>English version is SKUYBEDINA Olga Nikolaevna</p> |

Содержание

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

Зайкова С. Н.

Антитеррористическая защищенность железнодорожного транспорта: классификация мер административного принуждения 11

Тухватуллин Т. А., Кондратова Е. С.

Правовое регулирование эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в Российской Федерации: проблемы и перспективы..... 22

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Бажанов С. В., Малахов А. А.

Возбуждение уголовных дел и производство неотложных следственных действий капитанами морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании..... 33

Корякин В. М.

Противодействие диверсионной деятельности на объектах транспортной инфраструктуры как составная часть обеспечения транспортной безопасности 39

Шведченко В. А.

Преступления, совершаемые с использованием колесного высокоавтоматизированного транспортного средства, как угроза транспортной безопасности 49

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Нестеров Е. А., Цветков В. Я.

Информационные коммуникационные риски цифрового развития 58

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

Бобенев А. Г.

Современный международно-правовой режим Арктики 66

Губин А. В.

Проблемы определения понятия и сущности таможенных процедур 75

Посадская А. В.

Обоснование императивных условий российско-шведского сотрудничества по обследованию и подъему подводной лодки «Сом»..... 85

МОРСКОЕ ПРАВО

Филиппова М. Ю.

Международное морское трудовое право: становление.

Предпосылки «хозяйской власти» капитана..... 92

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Духно Н. А.

Транспортное право и его научная основа..... 100

Требования к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»..... 111

Contents

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Zaikova Svetlana N.

Anti-terrorist protection of railway transport: classification
of measures of administrative coercion 11

Tukhvatullin Timur An., Kondratova Elena S.

Legal regulation of the operation of highly automated vehicles
in the Russian Federation: problems and prospects 22

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Bazhanov Stanislav V., Malakhov Andrey Ar.

The initiation of criminal cases and the performance of urgent investigative
actions by the captains of sea and river vessels on a long navigation..... 33

Koryakin Viktor M.

Countering sabotage activities at transport infrastructure facilities
as an integral part of transport security enforcement..... 39

Shvedchenko Vladislav An.

Crimes committed using a wheeled highly automated vehicle
as a threat to transport security 49

INFORMATION AND LEGAL ENFORCEMENT OF TRANSPORT ACTIVITY AND SECURITY

Nesterov Evgeniy Al., Tsvetkov Viktor Ya.

Information communication risks of digital development..... 58

INTERNATIONAL TRANSPORT LAW

Bebenov Andrey G.

Modern international legal regime of the Arctic..... 66

Gubin Aleksey V.

Problems of defining the concept and essence of customs procedures 75

Posadskaya Anastasiya V.

Substantiation of the imperative conditions of Russian-Swedish cooperation on
the search and lifting of the submarine "Som" 85

MARITIME LAW

Filippova Marianna Yu.

International maritime labor law: formation.

Prerequisites for “master's power” of the captain..... 92

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Dukhno Nikolay Al.

Transport law and its scientific basis..... 100

Requirements for the materials submitted for publication

in the journal “Transport law and security” 111

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 343.34

Зайкова Светлана Николаевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Саратовская государственная юридическая академия
snzaikova@rambler.ru

Антитеррористическая защищенность железнодорожного транспорта: классификация мер административного принуждения

Аннотация. Проведен анализ мер административного принуждения, направленных на обеспечение соблюдения и исполнения субъектами железнодорожного транспорта обязательных требований по транспортной безопасности. Рассмотрены целенаправленность, содержание, правовое регулирование, видовые особенности и субъекты применения принудительных мер антитеррористической защищенности железнодорожного транспорта. В целях их систематизации и совершенствования процессуального регулирования предложена авторская классификация мер административного принуждения в зависимости от различных критериев.

Ключевые слова: меры административного принуждения; транспортная безопасность; категорирование; оценка уязвимости объектов инфраструктуры; железнодорожный транспорт; государственные услуги.

Svetlana N. Zaikova,
Candidate in Law, docent,
Saratov State Law Academy

Anti-terrorist protection of railway transport: classification of measures of administrative coercion

Abstract. There has been conducted an analysis of measures of administrative coercion aimed at ensuring the observance and execution of mandatory requirements for transport security by the subjects of railway transport. The purposefulness, content, legal regulation, specific features and subjects of the application of coercive measures of anti-terrorist protection of

railway transport are considered. In order to systematize them and improve procedural regulation, there has been proposed an author's classification of measures of administrative coercion, depending on various criteria.

Keywords: measures of administrative coercion; transport security; categorization; estimation of infrastructure facilities' vulnerability; railway transport; government services.

Особое место в обеспечении антитеррористической защищенности железнодорожного транспорта занимают административно-принудительные меры, применяемые к владельцам инфраструктуры, перевозчикам и пользователям услуг железнодорожного транспорта (далее — субъекты железнодорожного транспорта), ограничивающие в установленных законом пределах их права и законные интересы. Указанные меры направлены на принудительное выполнение обязательных требований, обеспечивающих защищенность движения и эксплуатации железнодорожного транспорта.

Административно-правовые нормы, устанавливающие содержание и характер административного воздействия на субъектов железнодорожного транспорта, основания для применения мер административного принуждения и их виды, а также последовательность административных процедур содержатся в значительном количестве законодательных актов, составляющих законодательство о транспортной безопасности, о железнодорожном транспорте, об административных правонарушениях.

В каждом из вышеуказанных видов законодательства регламентированы меры административного принуждения, напрямую или косвенно обеспечивающие выполнение субъектами железнодорожного транспорта обязательных требований по транспортной безопасности, в связи с чем видится целесообразным рассмотреть их соотношение по целенаправленности, содержанию, субъектам применения с учетом их взаимодействия, провести классификацию мер административного принуждения, позволяющую разграничить, на первый взгляд, схожие из них, рассмотреть возможность систематизации мер административного принуждения по отдельным группам мер (предупредительные, пресекающие, восстановительные).

Поддерживая предложенное административистами саратовской школы права разделение мер административного принуждения на меры, не связанные и связанные с правонарушением, видится возможным в первую очередь рассмотреть административно-предупредительные меры.

Следует отметить, что Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» содержит значительное количество мер антитеррористической защищенности железнодорожного транспорта, представляющих собой законодательно установленные обязанности,

ограничения и запреты, связанные с оказанием потенциально-опасной деятельности (перевозкой пассажиров, опасных грузов) и использованием инфраструктуры железнодорожного транспорта. Не все из них можно отнести к мерам административного принуждения.

Видится возможным согласиться с мнениями ученых, которые выделяли следующие критерии отнесения административно-предупредительных мер к принудительным:

— сугубо персонифицированный характер меры административного принуждения [2, стр. 383],

— непосредственное воздействие на поведение принуждаемого субъекта, у которого не остается возможности выбора, применение меры в рамках конкретных правоотношений, закрепление указанной меры в уполномочивающих нормах [3, стр. 33—34],

— подавления государством волевых начал хозяйствующих субъектов в осуществлении отдельных видов деятельности путем государственно-властных действий вопреки воле последних [4, стр. 86].

С учетом указанных критериев можно выделить следующие принудительные меры: категорирование объектов инфраструктуры железных дорог, оценка их уязвимости, планирование защищенности.

Указанные меры связаны с непосредственным воздействием на поведение субъекта и его волю.

Видится необходимым рассмотреть содержание принудительных административно-обеспечительных мер, отметить проблемы применения.

Согласно Правилам категорирования и установления количества категорий объектов транспортной инфраструктуры, утвержденным постановлением Правительства РФ от 3 октября 2020 г. № 1595 (далее — Правила категорирования), задачей категорирования является отнесение объекта транспортной инфраструктуры, подлежащего категорированию, к одной из категорий.

Категорирование объектов осуществляет Росжелдор (постановление Правительства РФ от 30 июля 2004 г. № 397 «Об утверждении Положения о Федеральном агентстве железнодорожного транспорта»). Он проверяет информацию, представленную заявителем, в том числе путем межведомственного взаимодействия с органами власти, оценивает ее, принимает решение и информирует заявителя. Видится, что указанная деятельность по содержанию представляет собой государственную услугу и в соответствии с п. 1 ст. 2, ч. 1 ст. 12 Федерального закона от 27 июля 2010 г. № 210-ФЗ «Об организации предоставления государственных и муниципальных услуг» подлежит правовой регламентации. Административный регламент по состоянию на 1 марта 2023 г. не разработан. Такое положение дел требует дополнительного внимания со стороны надзорных органов, поскольку административные регламенты задают «шкалу качества исполнения государственных функций» [5].

Следующая принудительная административно-обеспечительная мера — оценка уязвимости объектов инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Правовыми основаниями для проведения указанной оценки являются ст. 5 Федерального закона «О транспортной безопасности», Порядок проведения оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры, судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации (утвержден приказом Минтранса России от 1 ноября 2021 г. № 370) и административные регламенты Росжелдора.

Оценка уязвимости объектов от актов незаконного вмешательства на железнодорожном транспорте представляет собой определение степени их защищенности.

Предлагается разделить проведение оценки уязвимости на три этапа, каждому из которых присущ набор последовательных действий, собственный уполномоченный исполнитель и итоговый документ, отражающий завершение первого этапа и возможность перехода к следующему.

На подготовительном этапе субъекты транспортной инфраструктуры осуществляют выбор аккредитованной специализированной организации и подготовку материалов, представляемых для проведения оценки уязвимости. Итоговым документом подготовительного этапа является заявка субъекта транспортной инфраструктуры на проведение оценки уязвимости, поданная в специализированную организацию.

На втором этапе проводится работа по оценке уязвимости, которая относится к специальным работам (распоряжение Правительства РФ от 5 ноября 2009 г. № 1653-р «Об утверждении перечня работ, связанных с обеспечением транспортной безопасности»), регулируемым Минтрансом России (приказ Минтранса РФ от 15 ноября 2010 г. № 248 «Об утверждении Отраслевых типовых норм времени на работы по проведению оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства») и включает в себя:

— изучение проектной, технической и иной документации по объекту транспортной инфраструктуры; документов по организации обеспечения его безопасности; способов реализации потенциальных угроз вмешательства в деятельность объекта;

— визуальное обследование объекта, инженерно-технических и иных систем жизнеобеспечения;

— оформление результатов оценки уязвимости, определение соответствия результатов обследования требованиям отраслевого закона,

формирование рекомендации по совершенствованию системы безопасности.

Итоговым документом второго этапа является отчет о результатах оценки уязвимости.

На третьем этапе проводится утверждение Росжелдором результатов оценки. Указанная государственная услуга регламентирована (приказ Минтранса России от 9 августа 2012 г. № 292 «Об утверждении Административного регламента Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению результатов оценки уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности»). Анализ административного регламента показал, что его отдельные положения не приведены в соответствие с изменениями, внесенными в Федеральный закон «О транспортной безопасности» (см. Федеральный закон от 2 августа 2019 г. № 270-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон “О транспортной безопасности” и отдельные законодательные акты Российской Федерации по вопросам обеспечения транспортной безопасности»), но несмотря на это, он продолжает действовать до разработки нового административного регламента (приказ Минтранса России от 18 июля 2022 г. № 262 «О признании утратившими силу некоторых приказов Министерства транспорта Российской Федерации предоставления Федеральным агентством железнодорожного транспорта государственных услуг в сфере обеспечения транспортной безопасности и изменений к ним»).

Оценка уязвимости завершается утверждением ее результатов.

Далее в соответствии с Порядком разработки планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и (или) судов ледокольного флота, используемых для проводки по морским путям, судов, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами Российской Федерации (утвержден приказом Минтранса России от 2 июля 2021 г. № 225) субъект транспортной инфраструктуры разрабатывает план обеспечения транспортной безопасности. Разработанный план направляется в Росжелдор для утверждения в соответствии с Административным регламентом Федерального агентства железнодорожного транспорта предоставления государственной услуги по утверждению планов обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств в установленной сфере деятельности (утвержден приказом Минтранса России от 6 марта 2013 г. № 74). Анализ указанного документа показал, что его отдельные положения также не приведены в соответствие с Федеральным законом «О транспортной безопасности».

Таким образом, рассмотренные административно-обеспечительные меры носят персонифицированный характер, оказывают непосредственное воздействие на поведение субъекта, применяются в рамках конкретных правоотношений, что позволяет их отнести к мерам административного принуждения.

Контрольно-предупредительные меры составляют вторую группу административно-предупредительных мер. Они направлены на предупреждение совершения правонарушений и вредных для общества и государства обстоятельств [1, стр. 175].

В рассматриваемой области контрольно-предупредительные меры направлены на предупреждение неисполнения установленных обязательных требований по защищенности железных дорог.

В Федеральном законе «о транспортной безопасности» установлены следующие контрольно-предупредительные меры, направленные на предупреждение возникновения угроз безопасности железнодорожного транспорта: собеседование, досмотр, наблюдение, аттестация сил обеспечения транспортной безопасности, аккредитация аттестующих организаций, специализированных организаций и юридических лиц в качестве подразделений транспортной безопасности.

Применяются в области железнодорожного транспорта и меры административного принуждения, связанные с правонарушением или невыполнением установленных обязательных требований.

Во-первых, это меры административного пресечения, основное предназначение которых — пресечение совершающегося правонарушения и недопущения наступления вредных последствий. Федеральный закон «О транспортной безопасности» устанавливает следующие из них:

- применение физической силы, оружия и (или) специальных средств, в том числе электрошоковых устройств и искровых разрядников;
- пресечение сопротивления нарушителя;
- задержание лиц, совершающих противоправные действия на железных дорогах, если они пытаются скрыться или намерены оказать вооруженное сопротивление.

Во-вторых, административно-восстановительные меры. Предусмотренные отраслевым законом административно-восстановительные меры можно разделить на применяемые в отношении правонарушителей и применяемые в отношении лиц, не выполнивших возложенные на них юридические обязанности.

В соответствии с ч. 1, 3 ст. 12.2 Федерального закона «О транспортной безопасности» в целях выявления предметов (веществ), которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства, осуществляется досмотр (повторный, дополнительный) физических лиц, находящихся у них ручной клади, личных вещей. Невыполнение пассажиром железнодорожного транспорта указанного обязательного требования и его отказ от досмотра является основанием для применения

административно-восстановительных мер — недопуск в зону транспортной безопасности и расторжение в одностороннем порядке договора перевозки (ч. 12 ст. 12.2).

Перевозки пассажиров железнодорожным транспортом выполняются в порядке, установленном правилами (п. 1 ст. 14 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 17-ФЗ «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»). Такие правила являются нормативными правовыми актами, обязательными для выполнения всеми участниками правоотношений, в том числе пассажирами (ст. 3 Федерального закона от 10 января 2003 г. № 18-ФЗ «Устав железнодорожного транспорта Российской Федерации»).

Правила перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденные приказом Минтранса России от 19 декабря 2013 г. № 473, закрепляют, что оказание услуг осуществляется с соблюдением требований транспортной безопасности, соответственно, пассажиры обязаны проходить досмотр.

Более подробно регламентировано указанное требование в Правилах перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом, утвержденных приказом Минтранса России от 5 сентября 2022 г. № 352 и вступающих в силу с 1 сентября 2023 г.: «Физические лица, находящиеся на объектах инфраструктуры или в поездах, обязаны проходить досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр, наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности. Лица, отказавшиеся от досмотра, в зону транспортной безопасности не допускаются».

Таким образом, недопуск в зону транспортной безопасности пассажира, отказавшегося от досмотра, предопределен отсутствием у физического лица правовых оснований для нахождения в этой зоне.

К административно-восстановительным мерам, применяемым в отношении правонарушителей, установленным законом, можно отнести, например, прекращение действия сертификата технических средств обеспечения транспортной безопасности, а также аннулирование:

- свидетельства об аккредитации юридических лиц на выполнение работ по оценке уязвимости объектов;
- свидетельства об аккредитации юридического лица в качестве подразделения транспортной безопасности;
- свидетельства об аттестации сил обеспечения транспортной безопасности.

Указанные меры приводят в прежнее положение субъектов административно-правовых отношений.

В-третьих, меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях. Их исчерпывающий перечень содержится в ст. 27.1 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях, а перечень мер процессуального принуждения — в разделе II Кодекса административного

судопроизводства Российской Федерации. Особенности по применению указанных мер в отношении субъектов железнодорожного транспорта не установлено.

В-четвертых, меры административной ответственности. За нарушение законодательства в области транспортной безопасности предусмотрены следующие административные наказания: административный штраф, конфискация орудия совершения или предметов административного правонарушения, административный арест, административное приостановление деятельности.

Противоправное и виновное действие (бездействие), выразившееся в неисполнение требований по обеспечению и (или) по соблюдению транспортной безопасности являются объективной стороной административного правонарушения, предусмотренного ст. 11.15.1 КоАП РФ, а нарушение порядков и правил в области обеспечения транспортной безопасности — ст. 11.15.2 КоАП РФ. Субъектами указанных правонарушений могут быть физические лица, например, пассажиры или физические лица, находящиеся на объекте инфраструктуры железнодорожного транспорта; должностные лица, среди которых руководители юридических лиц, принимающих участие в перевозке и использовании инфраструктуры железнодорожного транспорта, директора железнодорожных вокзалов и др.; индивидуальные предприниматели (например, грузоотправители) и юридические лица (к ним можно отнести владельцев инфраструктуры, перевозчиков, аттестующие организации, специализированные организации и др.). Административное наказание усиливается в случае повторного совершения указанных правонарушений или совершения их умышленно.

Видовые особенности различных мер административного принуждения многократно становились предметом научных исследований отечественных административистов, но лишь отдельные предложения имеются по системе мер административного принуждения в сфере транспорта [6].

Предлагается провести классификацию рассмотренных мер административного принуждения в зависимости от следующих критериев:

— от правового основания. Меры административного принуждения установлены законодательством РФ: о железнодорожном транспорте, о транспортной безопасности, об административных правонарушениях и законодательством, составляющим правовую основу обеспечения национальной безопасности. Среди них можно выделить межотраслевые (например, досмотр, проводимый сотрудником полиции) и отраслевые меры административного принуждения (например, аккредитация специализированных организаций в области обеспечения транспортной безопасности);

— от субъектов применения. Меры административного принуждения применяются субъектами публичного управления (сотрудниками правоохранительных органов, иных федеральных органов исполнительной власти, их должностными лицами, судьями) и субъектами, выполняющими возложенные на них законодательством о транспортной безопасности задачи по обеспечению транспортной безопасности (подразделениями транспортной безопасности);

— от субъектов административного принуждения. Можно выделить меры административного принуждения, применяемые к владельцам инфраструктуры, перевозчикам, работникам служб транспортной безопасности, пользователям услуг железнодорожного транспорта. Всех субъектов административного принуждения предлагается разделить на две группы: субъекты, обязанные обеспечивать транспортную безопасность, и субъекты, обязанные соблюдать транспортную безопасность (физические лица, находящиеся в железнодорожных составах, на инфраструктурных объектах железной дороги);

— от территории применения. Меры административного принуждения, применяемые на территории железнодорожной инфраструктуры, на охраняемых территориях, прилегающих к объектам железнодорожной инфраструктуры и в железнодорожных составах;

— от видов потенциальных угроз. Меры, направленные на предотвращение угроз объектам железнодорожной инфраструктуры, железнодорожным составам и их критическим элементам;

— от уровня безопасности (постановление Правительства РФ от 29 декабря 2020 г. № 2344 «Об уровнях безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств и о порядке их объявления (установления)»). Меры административного принуждения, применяемые: при первом, втором и третьем уровне безопасности. Соответственно при постоянно действующем уровне, при наличии опасности совершения акта незаконного вмешательства в деятельность железных дорог и при наличии прямых угроз, создавших такую опасность;

— от стадий административно-надзорной деятельности:

до момента неисполнения обязательных требований защищенности транспорта — меры административного предупреждения;

в период неисполнения — меры административного пресечения;

по факту неисполнения — «постделиктные» [7] меры административной ответственности, обеспечения производства по делам об административных правонарушениях, административно-восстановительные;

— от порядка применения — на меры, применяемые в административном (внесудебном) и в судебном порядке.

В качестве основных направлений совершенствования правового регулирования административного принуждения в области

антитеррористической защищенности железнодорожного транспорта видятся:

- систематизация мер административного принуждения [8, стр. 212];
- закрепление мер административного принуждения в отдельной статье Федерального закона «О транспортной безопасности», определяющей полномочия субъектов публичного управления;
- обеспечение единообразия мер административного принуждения в сфере транспортной безопасности, применяемых во внесудебном порядке (досмотр, дополнительный досмотр, повторный досмотр, наблюдение и т.д.).

Аргументированным представляется предложение о приведении порядка применения таких мер в соответствие с порядком, предусмотренным КоАП РФ для одноименных мер обеспечения производства по делам об административных правонарушениях [9], что позволит, с одной стороны, повысить эффективность досмотровых мероприятий, а с другой — расширить доказательственную базу по административным правонарушениям в области требований транспортной безопасности.

Литература

1. Административное право Российской Федерации : учебник для бакалавров / под редакцией А. Ю. Соколова. — 2-е изд., перераб. и доп. — Москва : Норма: ИНФРА-М, 2018.
2. Бахрах, Д. Н. Административное право России : учебник. — Москва, 2007.
3. Соколов, А. Ю. Меры обеспечения производства по делам об административных правонарушениях : монография. — Москва : Норма, 2015.
4. Джамирзе, Б. Ю. Меры административного принуждения, применяемые к юридическим лицам в связи с нарушениями лицензионных требований : монография. — Москва : Норма, 2021.
5. Хасан, С. Х. Административные регламенты: понятие и значение в нормативном правовом обеспечении деятельности органов исполнительной власти в Российской Федерации // Вестник Воронежского государственного университета. Серия: Право. — 2022. — № 1(48). — С. 138—147.
6. Строева, О. А. Отдельные меры административно-правового принуждения в сфере безопасности дорожного движения / О. А. Строева, М. В. Бондаренко // Российский судья. — 2021. — № 10. — С. 34—39.
7. Гришин, Д. А. О соотношении категорий «форма», «вид» и «мера» административного принуждения // Административное право и процесс. — 2021. — № 12. — С. 16—20.
8. Зайкова, С. Н. Транспортная безопасность в Российской Федерации: административно-правовые аспекты. — Саратов : Саратовская государственная юридическая академия, 2022.
9. Россинский, Б. В. Понятие, классификация и природа мер административного принуждения // Законы России: опыт, анализ, практика. — 2021. — № 11. — С. 3—9.

References

1. Administrativnoye pravo Rossiyskoy Federatsii : uchebnik dlya bakalavrov [Administrative law of the Russian Federation] / pod redaktsiyey A. YU. Sokolova. — 2-ye izd., pererab. i dop. — Moskva : Norma: INFRA-M, 2018.
2. Bakhrakh, D. N. Administrativnoye pravo Rossii : uchebnik [Administrative law of Russia]. — Moskva, 2007.
3. Sokolov, A. YU. Mery obespecheniya proizvodstva po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh [Measures to ensure proceedings in cases of administrative offenses]: monografiya. — Moskva : Norma, 2015.
4. Dzhahirze, B. YU. Mery administrativnogo prinuzhdeniya, primenyayemyye k yuridicheskim litsam v svyazi s narusheniyami litsenzionnykh trebovaniy [Measures of administrative coercion applied to legal entities in connection with violations of licensing requirements]: monografiya. — Moskva : Norma, 2021.
5. Khasan, S. KH. Administrativnyye reglamenty: ponyatiye i znacheneye v normativnom pravovom obespechenii deyatel'nosti organov ispolnitel'noy vlasti v Rossiyskoy Federatsii [Administrative regulations: the concept and meaning in the normative legal support of the activities of executive authorities in the Russian Federation] // Vestnik Voronezhskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo. — 2022. — № 1(48). — S. 138—147.
6. Stroyeva, O. A. Otdel'nyye mery administrativno-pravovogo prinuzhdeniya v sfere bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Separate measures of administrative and legal coercion in the field of road safety] / O. A. Stroyeva, M. V. Bondarenko // Rossiyskiy sud'ya. — 2021. — № 10. — S. 34—39.
7. Grishin, D. A. O sootnoshenii kategoriy «forma», «vid» i «mera» administrativnogo prinuzhdeniya [On the relationship between the categories "form", "type" and "measure" of administrative coercion] // Administrativnoye pravo i protsess. — 2021. — № 12. — S. 16—20.
8. Zaykova, S. N. Transportnaya bezopasnost' v Rossiyskoy Federatsii: administrativno-pravovyye aspekty [Transport security in the Russian Federation: administrative and legal aspects]. — Saratov : Saratovskaya gosudarstvennaya yuridicheskaya akademiya, 2022.
9. Rossinskiy, B. V. Ponyatiye, klassifikatsiya i priroda mer administrativnogo prinuzhdeniya [The concept, classification and nature of measures of administrative coercion] // Zakony Rossii: opyt, analiz, praktika. — 2021. — № 11. — S. 3—9.

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 347.4

Тухватуллин Тимур Анварович,

кандидат юридических наук,

начальник отдела правового обеспечения

Управления комплаенса АНО «Московская дирекция
транспортного обслуживания»

timurthn@mail.ru

Кондратова Елена Сергеевна,

главный специалист отдела правового обеспечения

Управления комплаенса АНО «Московская дирекция
транспортного обслуживания»

kondratova.elena.95@mail.ru

Правовое регулирование эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в Российской Федерации: проблемы и перспективы

Аннотация. Авторами в условиях масштабного распространения современных технологий на транспорте, определяющих актуальность обращения к теме, проведено сравнительно-правовое исследование международных и национальных нормативных правовых актов, а также их проектов, регулирующих отношения в области регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств. Обозначены проблемы правового регулирования вопросов использования и эксплуатации беспилотных транспортных средств в условиях дорожного движения. Законопроекты о регулировании эксплуатации беспилотных транспортных средств, внесенные в российский парламент, не приобрели статуса действующих нормативных правовых актов. Беспилотные транспортные средства в настоящее время применяются на основе подзаконных нормативных правовых актов исключительно в условиях проводимого на территории отдельных субъектов РФ эксперимента без выпуска таких транспортных средств на дороги общего пользования. К моменту завершения эксперимента по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средствах потребуется на законодательном уровне урегулировать все вопросы,

связанные с эксплуатацией таких автомобилей с одновременной интеграцией нормативных положений о них с нормами действующего законодательства в области транспорта и безопасности дорожного движения, а также законодательства об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций, урегулированных специальным законом. Учитывая одну из основных проблем российского законодательства, регулирующего вопросы эксплуатации беспилотных транспортных средств, которое не допускает движение транспортного средства на дорогах общего пользования без водителя, в статье отмечена необходимость внесения изменений в Правила дорожного движения. В связи с этим авторами предлагается синхронизировать Правила дорожного движения с положениями Конвенции о дорожном движении 1968 г.

Ключевые слова: высокоавтоматизированные транспортные средства; инновационные транспортные средства; беспилотные транспортные средства; безопасность дорожного движения.

Timur An. Tukhvatullin,

Candidate in Law, head of the department of legal support of the compliance department of ANO "Moscow Directorate of Transport Services"

Elena S. Kondratova,

main specialist of the department of legal support of the compliance department of ANO "Moscow Directorate of Transport Services"

Legal regulation of the operation of highly automated vehicles in the Russian Federation: problems and prospects

Abstract. In the conditions of large-scale spread of modern technologies in transport, which determine the relevance of the issue, there has been conducted a comparative legal study of international and national regulatory legal acts, as well as their projects regulating relations in the field of regulating the operation of highly automated (unmanned) vehicles. There have been considered the problems of legal regulation of the use and operation of unmanned vehicles in traffic conditions. The bills on regulating the operation of unmanned vehicles submitted to the Russian parliament have not acquired the status of existing regulatory legal acts. Unmanned vehicles are currently used on the basis of by-laws exclusively in the conditions of an experiment conducted on the territory of individual constituent entities of the Russian Federation without the release of such vehicles on public roads. By the time the

experiment on the operation of highly automated vehicles is completed, it will be necessary to regulate legally all issues related to the operation of such vehicles with the simultaneous integration of their regulations with the norms of the current legislation in the field of transport and road safety, as well as legislation on experimental legal regimes in the field of digital innovations regulated by a special law. Taking into account one of the main problems of Russian legislation regulating the operation of unmanned vehicles, which does not allow the movement of a vehicle on public roads without a driver, there has been determined the need to amend the Traffic Rules. In this regard, there has been proposed to synchronize the Traffic Rules with the provisions of the 1968 Convention on Traffic Rules.

Keywords: highly automated vehicles; innovative vehicles; unmanned vehicles; road safety.

Стремительное развитие научно-технического прогресса в последние десятилетия закономерно повлияло на трансформацию автомобильной индустрии: крупнейшими производителями активно внедряются отдельные элементы искусственного интеллекта и робототехники, призванные в том числе автоматизировать процесс управления транспортными средствами как индивидуальными (легковыми автомобилями), так коллективными (автобусами и другими видами общественного транспорта). Тренд очевиден — в самом ближайшем будущем беспилотный транспорт станет массовым явлением в мире.

Основной особенностью беспилотных транспортных средств является их способность действовать без прямого участия человека, что обуславливает необходимость использования новых технологий, способных обеспечить их работу. Речь, прежде всего, идет об адаптивных системах искусственного интеллекта, управляющих машинами без водителя при обеспечении бесперебойного и безопасного взаимодействия с окружающей средой.

Технологии создания транспортных средств, перемещающихся без помощи человека, начали активно развиваться в России относительно недавно. Так, компания *Cognitive Technologies* и ПАО «КАМАЗ» в начале 2015 г. запустили совместный проект по созданию на базе автомобиля «Камаз» беспилотного транспортного средства нового поколения. Ключевая цель проекта — обеспечить безопасность дорожного движения грузовых автомобилей на дорогах общего пользования межмуниципального сообщения. Сегодня реализуется множество подобного рода проектов, направленных на производство беспилотных автомобилей, среди них: Яндекс.*Taxi*, *SberAutoTech*, *StarLine*, КамАЗ (КамАЗ-1221, КамАЗ-6561), *MatrËshka* и др.

Активно ведется «тестовая» эксплуатация беспилотных транспортных средств. Например, беспилотные автомобили «Сбера» проехали в 2022 г.

3,5 млн км, что втрое больше, чем годом ранее. Уже несколько тысяч человек воспользовались автомобилями компании *SberAutoTech* (разработчик беспилотных и высокоавтоматизированных автомобилей, входящий в экосистему «Сбера»), в том числе на дорогах общего пользования в ограниченном режиме (водитель находится в салоне во время движения и «страхует» машину) [URL: <https://tass.ru/novosti-partnerov/17156439> (дата обращения: 2 марта 2023 г.)].

Очевидно, что с активным развитием технологий «беспилотного» вождения возникает потребность решения проблем правового характера. Следует согласиться с позицией А. И. Землина, полагающего, что «проблема технического характера, связанная с внедрением инновационных транспортных средств, переросла в проблему правовую, решение которой может быть основано только на легализации перехода системы правового регулирования возникающих при этом отношений на новые принципы. Без должной научной проработки и соответствующего, основанного на достижениях транспортно-правовой науки, правового сопровождения попытки урегулировать возникающие отношения неизбежно будут носить спорадический, бессистемный характер» [3].

К моменту запуска полноценного использования полностью беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования потребуется правовое обеспечение использования работоспособной дорожной инфраструктуры, позволяющей данному виду транспорта ориентироваться в пространстве, навигационного и контрольного оборудования, позволяющего в онлайн режиме отслеживать находящиеся в пути автомобили с возможностью их «ведения» в ручном режиме оператору вне салона автомобиля.

Одним из наиболее перспективных направлений развития дорожно-транспортной инфраструктуры для эффективной и безопасной эксплуатации беспилотных транспортных средств является разработка и внедрение цифровой модели дороги, основанной на достоверных высокоточных пространственных данных о дороге и условиях движения. Такой системой должны быть оснащены все дороги, по которым будут передвигаться беспилотные автомобили.

Дорожно-транспортная инфраструктура и беспилотники должны будут стать единой информационно-технологической средой. Внедрение технологий подключения таких автомобилей к дорожно-транспортной инфраструктуре приведет к значительному росту объема пользовательских данных, что потребует ресурсов по их обработке и хранению, обеспечению конфиденциальности. В связи с этим не последнее место станут занимать вопросы сохранения конфиденциальности персональных данных пользователей и кибербезопасность.

Профессор В. А. Вайпан при обозначении концептуальных направлений «необходимой адаптации российского транспортного права к новым цифровым экономическим реалиям на транспорте» справедливо отметил,

что при корректировке законодательства в сфере транспорта в первоочередном порядке необходимы «снятие административных барьеров, препятствующих развитию цифровой трансформации транспортного комплекса, ... и синхронизация правовых норм с технологическими особенностями его функционирования» [2].

В настоящее время в российском правовом поле отсутствует сфера регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных (беспилотных) транспортных средств независимо от целей использования (для собственных нужд или с целью извлечения прибыли).

Транспортной стратегией Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года (утверждена распоряжением Правительства РФ от 27 ноября 2021 г. № 3363-р) лишь предусмотрено, что для полноценного внедрения рассматриваемой категории автомобилей потребуются доработка существующей нормативно-правовой базы на уровне Организации Объединенных Наций, и как следствие, на уровне Евразийского экономического союза и национального законодательства каждой страны-участницы.

Представляется целесообразным законодательно категорировать уровни автоматизации «беспилотных» транспортных средств. К примеру, Международным сообществом автомобильных инженеров (*Society of Automotive Engineers International*, далее — *SAE International*) разработана классификация автоматизированных транспортных средств:

первый уровень автоматизации выражен в оснащении его управляемыми человеком отдельными автоматизированными системами, направленными на обеспечение безопасности и автономности (система предупреждения о сходе с полосы, круиз-контроль);

второй уровень автоматизации заключается в возможности автомобиля ехать на «автопилоте» благодаря системам экстренного торможения и удержания в полосе (адаптивный круиз-контроль) при постоянном контроле со стороны человека;

третий уровень автоматизации отличается тем, что автомобиль оснащен функциями движения по определенному заданному маршруту, автоматизированного обгона и съезда с дороги, но также при условии нахождения в салоне человека, осуществляющего контроль;

четвертый (высокоавтоматизированный) уровень позволяет осуществлять движение автомобиля без участия человека, но с возможностью обеспечения экстренной остановки или передачи управления водителю в ситуациях, когда система неспособна справиться с управлением самостоятельно в связи, например, с крайне неблагоприятными погодными условиями или неординарной дорожной ситуацией;

пятый уровень представляет собой полностью автоматизированное транспортное средство, движение которого осуществляется без участия и внутрисалонного контроля со стороны человека.

По данным *SAE International*, автомобили пятого уровня автоматизации в настоящее время отсутствуют. Технологичное производство автомобилестроителей в наши дни большей частью сконцентрировано на третьем и четвертом уровнях автоматизации [1]. В рамках настоящего исследования предлагается рассматривать вопрос правового регулирования эксплуатации высокоавтоматизированных (четвертый уровень) и полностью автоматизированных (пятый уровень) транспортных средств (далее — ВАС).

Важнейшим юридическим вопросом как международного, так и национального законодательства каждой из стран — участниц Конвенции о дорожном движении 1968 г. (далее — Конвенция), остается административно-правовой статус высокоавтоматизированных и полностью автоматизированных транспортных средств, критерии и порядок их допуска на автомобильные дороги в качестве полноправного участника дорожного движения.

Конвенция, участницей которой является Россия, представляет собой основной нормативный документ, регулирующий правила дорожного движения на международном уровне.

Положениями п. 1 ст. 8 Конвенции предусмотрено, что каждое транспортное средство или состав транспортных средств, которые находятся в движении, должны иметь водителя. Пунктом 5 ст. 8 также установлено, что водитель должен быть всегда в состоянии управлять своим транспортным средством.

По мнению А. В. Незнамова, Финляндия и некоторые другие страны посчитали, что принятые в 2014 г. поправки, которыми ст. 8 Конвенции дополнена п. 5-бис, открыли дорогу беспилотным автомобилям [5]. Однако этого оказалось недостаточно.

На протяжении нескольких последних лет участниками Глобального форума по безопасности дорожного движения ООН (WP.1) велась подготовка изменений в Конвенцию, разрешающих эксплуатацию высокоавтоматизированных транспортных средств без водителя. В рамках 84-й сессии [URL: <https://unece.org/sites/default/files/2022-06/ECE-TRANS-WP1-179r.pdf>] Секретариатом Глобального форума обнародована информация о принятых 21 января 2022 г. поправках к ст. 1 и новой ст. 34 bis Конвенции (предложение по поправке вступило в силу 14 июля 2022 г.).

Данными поправками введены новые термины «автоматизированная система вождения» и «динамический контроль», а также установлено положение, что требование о наличии в салоне транспортного средства водителя считается выполненным, если данное транспортное средство использует автоматизированную систему вождения, которая соответствует: *национальным техническим правилам* и любым применимым международным нормативным правовым документам, касающимся колесных транспортных средств, оборудования и частей,

которые могут быть установлены и/или использованы на колесных транспортных средствах; национальному законодательству, регулирующему эксплуатацию.

Отсюда следует, что на сегодняшний день на международном уровне проделана определенная работа по формированию правовых основ для дальнейшего развития национальных законодательств в области регулирования беспилотного транспорта.

В России в настоящее время правовое регулирование отношений, возникающих при эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств, находится в стадии становления. Правовое поле содержит ряд документов, в том числе закрепляющих реализацию «пилотных» проектов. Так, в Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования (утверждена распоряжением Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р) закреплено положение, согласно которому процесс допуска высокоавтоматизированного транспортного средства к эксплуатации должен проходить в соответствии с техническим регламентом Таможенного союза «О безопасности колесных транспортных средств» (принят решением Комиссии Таможенного союза от 9 декабря 2011 г. № 877) (далее — ТР ТС 018/2011).

При этом установлено, что до введения в ТР ТС 018/2011 общих требований к транспортным средствам, имеющим системы автоматизированного управления, такие средства считаются инновационными и требования к ним устанавливаются решением уполномоченного органа по техническому регулированию государства — члена Евразийского экономического союза, в котором проводится оценка соответствия.

Изложенное позволяет прийти к выводу, что в настоящее время допуск ВАТС к участию в дорожном движении может осуществляться на базе национального регулирования в порядке исключения (в рамках экспериментального правового режима).

Важная работа проделана в части технического регулирования вопросов, связанных с применением интеллектуальных систем на автомобильном транспорте. Росстандарт утвердил семь национальных стандартов, нацеленных на применение технологий искусственного интеллекта на автомобильном транспорте для повышения уровня безопасности дорожного движения на транспорте, а также укрепления доверия граждан к технологиям искусственного интеллекта (ГОСТ Р 70249-2022, ГОСТ Р 70250-2022, ГОСТ Р 70251-2022, ГОСТ Р 70252-2022, ГОСТ Р 70253-2022, ГОСТ Р 70254-2022, ГОСТ Р 70255-2022). ГОСТы вступили в силу с 1 января 2023 г.

Теперь более подробно остановимся на проблеме правового регулирования эксплуатации ВАТС, поскольку данный вопрос тесно связан

с рисками дорожно-транспортных происшествий, влекущих за собой негативные юридические последствия.

Вопрос законодательного регулирования допуска ВАТС к участию в дорожном движении и их безопасной эксплуатации имеет определенную историю. Начиная с 2019 г. в Государственную Думу были внесены два законопроекта (№ 710083-7, 910152-7), положениями которых предусматривалось:

- закрепление для инновационных транспортных средств особого правового статуса с установлением в целях регламентации процесса опытной эксплуатации специального понятийного аппарата;

- определение полномочий федеральных органов исполнительной власти по вопросам эксплуатации таких транспортных средств;

- установление требований к процессу их эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования;

- введение ответственности за небезопасную и аварийную эксплуатацию таких транспортных средств и др.

Несмотря на назревшую необходимость правового регулирования вопроса эксплуатации ВАТС, прохождение процедуры рассмотрения указанных законодательных инициатив в Государственной Думе не увенчалось успехом (законопроекты отозваны, возвращены авторам).

В 2022 г. Минтранс России разработан проект федерального закона «О высокоавтоматизированных транспортных средствах и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (далее — законопроект), направленный на регулирование отношений, связанных в том числе с эксплуатацией ВАТС. В законопроекте закреплено понятие ВАТС, под которым понимается инновационное транспортное средство, оснащенное автоматизированной системой управления. Иные виды инновационных транспортных средств, различающиеся по степени автоматизации, «выпали» из зоны регулирования законопроекта, что, по нашему мнению, не направлено на унификацию юридической терминологии в области транспорта.

Несмотря на широкий круг вопросов, охватываемых законопроектом, считаем необходимым дополнить его положением об органе исполнительной власти, который будет осуществлять контроль за соблюдением установленных требований со стороны производителя, диспетчеров и владельцев ВАТС, а также участников отношений в сфере обращения таких автомобилей.

Видится целесообразным также дополнить законопроект положениями, раскрывающими суть процесса управления ВАТС, регламентировав права и обязанности всех участников отношений, возникающих при эксплуатации таких транспортных средств.

Проведенный анализ документов позволяет сделать вывод об отсутствии регламентации вопроса эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств на уровне закона.

Указанная позиция полностью согласуется с мнением А. И. Землина, который отмечает очевидное отставание российской системы правового регулирования использования автомобилей, оснащенных автоматизированными системами вождения, которая все еще находится в экспериментальной стадии [4].

Опытная эксплуатация ВАС на автомобильных дорогах общего пользования в России стартовала в экспериментальном режиме в 2018 г., когда Правительством РФ принято решение о проведении соответствующего эксперимента (постановление Правительства РФ от 26 ноября 2018 г. № 1415 «О проведении эксперимента по опытной эксплуатации на автомобильных дорогах общего пользования высокоавтоматизированных транспортных средств»). Первыми автомобилями, вышедшими на дороги общего пользования в рамках указанного эксперимента, стали беспилотные автомобили Яндекса.

Изначально данным постановлением предусматривалось проведение эксперимента на автомобильных дорогах общего пользования на территориях Москвы и Татарстана с 1 декабря 2018 г. по 1 марта 2022 г. (позднее срок продлен до 1 июля 2022 г.). В 2020 г. к эксперименту дополнительно включены территории ряда российских регионов.

С конца 2022 г. установлен экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов РФ (постановление Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств»). Данный эксперимент направлен на производство и эксплуатацию ВАС как цифровой инновации, предоставление транспортных и логистических услуг и организацию транспортного обслуживания с участием таких автомобилей. Регулятором предполагается, что эксперимент позволит определить целесообразность и эффективность применения того или иного рода инновационных транспортных средств.

К примеру, постановлением Правительства РФ от 17 октября 2022 г. № 1849 запущен экспериментальный правовой режим в сфере цифровых инноваций по эксплуатации беспилотного грузового транспорта на автодороге М-11 «Нева». Испытания пройдут в рамках инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на основе утвержденной Программы на указанной автодороге, а также на территории объектов дорожного сервиса (см. постановление Правительства РФ от 17 октября 2022 г. № 1849).

Представляется, что к моменту завершения пилотной эксплуатации ВАС в рамках экспериментальных правовых режимов должен быть принят федеральный закон о высокоавтоматизированных транспортных

средствах, который позволит урегулировать все вопросы, связанные с эксплуатацией ВАТС. Одновременно положения указанного закона необходимо приводит в соответствие с нормами действующего законодательства в области транспорта, а также Федерального закона от 31 июля 2020 г. № 258-ФЗ «Об экспериментальных правовых режимах в сфере цифровых инноваций в Российской Федерации».

В завершение отметим, что к моменту перехода на опытную эксплуатацию ВАТС потребуется существенно доработать действующую российскую правовую базу, прежде всего, Правила дорожного движения, утвержденные постановлением Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090, адресующие многие требования к водителю, под которым понимается лицо, управляющее транспортным средством (п. 2.3.1, 10.1).

В целом применение полностью беспилотных транспортных средств потребует переосмысления и корректировки российской правовой базы, регулирующей правоотношения в сфере транспорта, поскольку помимо решения проблем правового регулирования, собственно выпуска инновационных средств передвижения на автомобильные дороги и адаптации под них действующей транспортной инфраструктуры, потребуется определиться с вопросом о юридической ответственности за дорожно-транспортные происшествия с участием таких машин.

Литература

1. Андрюхин, Н. Г. Проблемные аспекты нормативно-правового регулирования в сфере эксплуатации беспилотных транспортных средств / Н. Г. Андрюхин, К. Р. Ледовская // Административное право и процесс. — 2022. — № 12. — С. 60—64.
2. Вайпан, В. А. Правовое обеспечение цифровой трансформации транспортного комплекса России // Транспортное право. — 2022. — № 3. — С. 3—7.
3. Землин, А. И. Проблемные вопросы правового обеспечения использования высокоавтоматизированных транспортных средств // Транспортное право. — 2022. — № 4. — С. 13—20.
4. Землин, А. И. Проблемные вопросы правового регулирования отношений, связанных с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств // Журнал российского права. — 2022. — № 12. — С. 58—69.
5. Незнамов, А. В. Правила беспилотного вождения: об изменениях Венской конвенции о дорожном движении // Закон. — 2018. — № 1. — С. 175—182.

References

1. Andryukhin, N. G. Problemnyye aspekty normativno-pravovogo regulirovaniya v sfere ekspluatatsii bespilotnykh transportnykh sredstv [Problematic aspects of legal regulation in the field of operation of unmanned vehicles] / N. G. Andryukhin, K. R. Ledovskaya // Administrativnoye pravo i protsess. — 2022. — № 12. — S. 60—64.
2. Vaypan, V. A. Pravovoye obespecheniye tsifrovoy transformatsii transportnogo kompleksa Rossii [Legal support of the digital transformation of the Russian transport complex] // Transportnoye pravo. — 2022. — № 3. — S. 3—7.
3. Zemlin, A. I. Problemnyye voprosy pravovogo obespecheniya ispol'zovaniya vysokoavtomatizirovannykh transportnykh sredstv [Problematic issues of legal

support for the use of highly automated vehicle] // *Transportnoye pravo*. – 2022. – № 4. – 5S. 13–20.

4. Zemlin, A. I. *Problemnyye voprosy pravovogo regulirovaniya otnosheniy, svyazannykh s ispol'zovaniyem vysokoavtomatizirovannykh transportnykh sredstv* [Problematic issues of legal regulation of relations related to the use of highly automated vehicles] // *Zhurnal rossiyskogo prava*. – 2022. – № 12. – S. 58–69.
5. Neznamov, A. V. *Pravila bespilotnogo vozhdeniya: ob izmeneniyakh Venskoy konventsii o dorozhnom dvizhenii* [Rules for unmanned driving: on changes to the Vienna Convention on Road Traffic] // *Zakon*. – 2018. – № 1. – S. 175–182.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.136

Бажанов Станислав Васильевич,
доктор юридических наук, профессор,
академик Петровской академии наук и искусств,
полковник юстиции в отставке

Малахов Андрей Аркадьевич,
доцент кафедры уголовно-правовых дисциплин,
Российская академия народного хозяйства и государственной службы
при Президенте Российской Федерации (Владимирский филиал),
полковник милиции в отставке

Возбуждение уголовных дел и производство неотложных следственных действий капитанами морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании

Аннотация. В статье исследуются отдельные вопросы, касающиеся правового положения капитанов морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании, в уголовном процессе Российской Федерации. Внимание читающей аудитории акцентируется на их полномочиях (как органов дознания), связанных с возбуждением уголовных дел и выполнением неотложных следственных действий. Утверждается, что действующая редакция ст. 40 УПК РФ не корректна и вызывает принципиальное неприятие. Она подлежит скорейшей доработке российскими парламентариями в целях обеспечения эффективной общественной и личной безопасности персонала и пассажиров морского и речного транспорта, находящегося в (дальнем) плавании.

Ключевые слова: линейный орган (отдел) внутренних дел; уголовный процесс; транспортная безопасность; транспортная инфраструктура; морской и речной транспорт (суда).

Stanislav V. Bazhanov,
Doctor of Law, professor, academician of the Petrovsky Academy
of Sciences and Arts, retired colonel of justice

Andrey Ar. Malakhov,

associate professor of the department of criminal law disciplines,
Russian Academy of National Economy and Public Administration
under the President of the Russian Federation (a branch in Vladimir),
retired police colonel

The initiation of criminal cases and the performance of urgent investigative actions by the captains of sea and river vessels on a long navigation

Abstract. The current paper has presented the study of certain issues related to the legal status of the captains of sea and river vessels on long-distance voyages in the criminal process of the Russian Federation. The attention of the reading audience has been focused on their powers (as bodies of inquiry) associated with the initiation of criminal cases and the implementation of urgent investigative actions. There has been proved that the current version of Art. 40 of the Code of Criminal Procedure of the Russian Federation is not correct and causes fundamental rejection. It is to be finalized as soon as possible by Russian parliamentarians in order to ensure effective public and personal security of personnel and passengers of sea and river transport in (long-distance) navigation.

Keywords: linear body (department) of internal affairs; criminal process; transport security; transport infrastructure; sea and river transport (ships).

Обзор материалов, публикуемых в периодической (юридической) печати на тему, вынесенную в заголовок настоящей статьи, позволяет констатировать очевидный факт: каких-либо серьезных научных изысканий на сей предмет российскими учеными пока не проводилось, хотя в целом институт дознания освещался довольно обстоятельно; по крайней мере, в приложении к интересам МВД России. Так или иначе, но и его вряд ли допустимо исключать из списка «истоптанных научных истин», поскольку принципиально-значимых вопросов, связанных с ним, на поверку не убывает.

В одном из недавних своих трудов авторы излагаемого здесь исследования уже писали о том, что понятие «транспортная безопасность» поглощает собой правовой режим защищенности объектов соответствующей (транспортной) инфраструктуры, в том числе морского и речного (водного) транспорта, находящегося в (дальнем) плавании [2, стр. 78—84].

Фразеологизм «дальнее плавание», дозированно употребляемый в федеральном законодательстве, в межведомственных нормативных правовых актах, а также в специальной научной и учебной литературе,

подразумевает, по всей видимости, штатные ситуации нахождения вышеуказанных судов вне зоны оперативной досягаемости (и контроля) для руководства порта их приписки и надлежащих экстерриториальных органов внутренних дел (далее — ОВД). Именно поэтому обеспечение законности и правопорядка в обсуждаемой плоскости входит в компетенцию линейных ОВД, олицетворяющих собой сложно-структурированное образование, ориентированное на профилактику и предупреждение «дорожных» преступлений и их предварительное расследование, в том числе в форме дознания.

В отличие от территориальных ОВД (полиции), обязанных выявлять и расследовать уголовно наказуемые деяния, совершаемые в границах их юрисдикции, аналоговые линейные аппараты (службы) функционируют в более обширных масштабах, детерминированных развитостью и освоенностью (транспортных) путей сообщения. Они создаются в приморских, прибрежных (портовых) городах и других населенных поселках, где проходят упомянутые паромные (судовые) маршруты.

Стало быть, на низовом уровне так называемые органы дознания ОВД на транспорте концентрируются, главным образом, в линейных отделах (отделениях) полиции, дислоцируемых, как уже отмечалось, в речных (морских) портах (у дамб). В область их профессиональных интересов и входит расследование преступлений небольшой и средней тяжести, совершаемых в отношении пассажиров и служебного персонала (команды), скажем так, надводных транспортных средств [URL: <https://nagrazhdanke.ru/mvd/lineynoe-otdelenie-politsii> (дата обращения: 19 октября 2022 г.)].

В п. 1.1 ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» декларируется, что зоной транспортной безопасности является объект (его надводная часть) транспортной инфраструктуры, транспортное средство, для которых устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств, а также перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов и животных.

Положения Закона нашли продолжение в межведомственных (подзаконных) нормативных правовых актах, в числе которых, в первую очередь, следует назвать приказ МВД России от 15 июня 2020 г. № 430 «Вопросы организации деятельности подразделений организации дознания (подразделений дознания) территориальных органов МВД Российской Федерации».

Отмеченная директива разработана в развитие предписаний межведомственного регулирования рассматриваемого вопроса, предложенного Типовым положением о линейном отделе Министерства внутренних дел Российской Федерации на железнодорожном, водном и воздушном транспорте, размещенном в дополнении к приказу МВД России от 15 июня 2011 г. № 636.

С учетом узаконений, содержащихся в п. 1 ч. 1 ст. 40 УПК РФ, ОВД приходится воспринимать в качестве органов дознания, хотя тезис этот небесспорен. Адекватным статусом, как можно убедиться, наделяются и экстерриториальные (линейные) управления (отделы, отделения и пункты) полиции; что в равной мере неубедительно.

Законодательное удостоверение того сомнительного факта, что ОВД являются органами дознания, вносит сумятицу в состояние федерального законодательства, а, следовательно, и в правоприменительную практику.

Схожие воззрения становятся возможными с учетом требований ч. 1 ст. 4 Федерального закона от 7 февраля 2011 г. № 3 «О полиции», где она (полиция) подается как составная часть единой централизованной системы федерального органа исполнительной власти в сфере внутренних дел.

Процитированный тезис входит в противоречие с содержанием п. 1 ч. 1 ст. 40 УПК РФ, который, как уже констатировалось, в числе органов дознания преподносит ОВД и входящие в их состав территориальные, в том числе линейные, управления, отделы, отделения и пункты полиции. Подобный законотворческий прием вызывает серьезное неприятие, так как форматирует ситуацию, когда один орган дознания (линейная полиция) входит в состав другого органа дознания (линейного ОВД).

К тому же обсуждаемая норма не гармонирует с установлениями п. 24 ст. 5 УПК РФ, провозглашающими, что под органами дознания необходимо подразумевать государственные органы и должностных лиц, уполномоченных осуществлять дознание и другие процессуальные функции. Получается, что в образе органов дознания (по жизни) разрешается выступать государственным организациям (учреждениям), их структурным подразделениям и даже отдельным, пусть даже и ответственным, должностным лицам (одновременно).

Не вызывает и тени сомнений неоспоримый факт, согласно которому структурные подразделения линейных ОВД (полиции) на морском, речном (водном) транспорте, равно как и их должностные лица, к государственным организациям (в понятийном плане) никакого касательства не имеют. Тем более что в Российской Федерации, как ранее, так и теперь, отсутствует единая, централизованная, иерархическая пирамида исполнительной власти, ведающая только процессуальными проверками сообщений о преступлениях небольшой и средней тяжести и досудебными подготовками подследственных органам дознания уголовных дел.

Далее ст. 40 УПК РФ, будучи изначально несостоятельной, в ч. 2 возлагает на органы дознания следующие функции:

- производство дознания по уголовным делам, по которым предварительное следствие необязательно;
- выполнение неотложных следственных действий по уголовным делам, по которым предварительное следствие обязательно;

— осуществление иных, предусмотренных УПК РФ, полномочий (п. 1—3).

В то же время институт неотложных следственных действий вплоть до сегодняшнего дня не находит исчерпывающей и единообразной интерпретации в среде ученых процессуалистов. Остаются открытыми (недоработанными) такие немаловажные моменты, как:

— понятие неотложных следственных действий, сплошь и рядом отождествляемых с первоначальными следственными действиями, хотя это, суть, разные вещи;

— круг должностных лиц, правомочных производить неотложные следственные действия по уголовным делам, подследственным следователям (привлекавшиеся к их выполнению в недалеком прошлом оперативные уполномоченные уголовного розыска и подразделений экономической безопасности и противодействия коррупции ОВД, а также участковые уполномоченные полиции заниматься этим, строго говоря, не вправе, а стало быть, не обязаны);

— перечень неотложных следственных действий, претерпевший множество метаморфоз, как в пользу, так и в пику его расширения; он до сих пор остается неопределенным;

— момент досудебного производства, с возникновением которого следственные действия могут претендовать на статус неотложных следственных действий (в рамках нынешнего регламентирования, предлагаемого УПК РФ, они выполняются и после, и до возбуждения уголовного дела, т.е. в рамках процессуальной проверки);

— могут ли неотложные следственные действия производиться следователями, поскольку нормативные правовые акты, в частности, МВД России, акцентируют их, а также ведомственных дознавателей, внимание на самоличном возбуждении (каждым из них) уголовных дел, подследственных собственным подразделениям (органам), и др.

Некоторые ученые уверены в том, что, не причислив к органам дознания должностных лиц, поименованных в ч. 3 ст. 40 УПК РФ, буквально, законодатель, тем не менее, учредил их право на возбуждение уголовных дел и производство неотложных следственных действий, несмотря на то, что по своему юридическому положению они (указанные должностные лица) функционируют вне системы правоохранительных органов. Среди них отдельной строкой проведены капитаны морских и речных судов, находящихся в дальнем плавании, при условии, если в их производстве находятся уголовные дела о преступлениях, совершенных в расположении отсеков (кают) и т.д. судов (кораблей), курсирующих под их командованием.

Статья 69 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации, в частности, гласит, что при обнаружении на судне, находящемся в прибрежном либо заграничном плавании, признаков преступления, (его) капитан выполняет функции органа дознания. Руководствуется он при

этом нормами УПК РФ, а также Инструкцией о процессуальной деятельности органов дознания Вооруженных Сил Российской Федерации, других войск, воинских формирований и органов, утвержденной приказом Генерального прокурора РФ от 23 октября 2014 г. № 150 по согласованию с федеральным органом исполнительной власти в области транспорта и федеральным органом исполнительной власти в области рыболовства (п. 1 ч. 1 ст. 69 Кодекса торгового мореплавания РФ).

Подвергая оценке приведенное нормативное правовое регулирование с позиций законодательной техники, желательно осознавать, что перечисленные в ч. 3 ст. 40 УПК РФ должностные лица позиционируются в ней в качестве органов дознания, что, как уже говорилось, абсолютно неприемлемо. В принципе, любое должностное лицо идентифицировать в образе государственного органа (организации, учреждения) некорректно. Непосредственные исполнители императивных повелений законодателя должны строго персонифицироваться. Осознание этого факта вряд ли сможет содействовать разрастанию навязчивых измышлений в светлых головах дознавателей линейных ОВД (полиции), а тем более их «требовательных» начальников.

Другое дело, что при подобном раскладе расследованием преступлений в форме дознания придется все-таки заниматься гражданским служащим, не являющимся (в тесном смысле) штатными сотрудниками ОВД и правоохранительных органов вообще.

Сложившаяся ситуация явно диссонирует с устоявшимся порядком, присущим стадиям возбуждения уголовного дела и предварительного расследования.

В связи с этим упущения, культивируемые в федеральном законодательстве и в межведомственных нормативных правовых актах, описанные в настоящей публикации, должны быть переосмыслены заинтересованными учеными. Их (упущений) редакционная доработка сможет повысить эффективность обеспечения общественной и личной безопасности пассажиров и персонала (команды), временно пребывающих на морских (речных) судах (дальнего) плавания, т.е. на территории РФ.

Литература

1. Бажанов, С. В. Роль линейных органов внутренних дел (полиции) в обеспечении безопасности на объектах транспортной инфраструктуры Российской Федерации / С. В. Бажанов, А. А. Малахов // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 4 (44). — С. 78—84.

References

1. Bazhanov, S. V. Rol' lineynykh organov vnutrennikh del (politsii) v obespechenii bezopasnosti na ob"yektakh transportnoy infrastruktury Rossiyskoy Federatsii [The role of internal affairs bodies (police) in ensuring security at the objects of the transport infrastructure of the Russian Federation] / S. V. Bazhanov, A. A. Malakhov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2022. — № 4 (44). — S. 78—84.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 356.168

Корякин Виктор Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Противодействие диверсионной деятельности на объектах транспортной инфраструктуры как составная часть обеспечения транспортной безопасности

Аннотация. В статье рассматриваются теоретические и практические вопросы правового обеспечения антидиверсионной деятельности на объектах транспортной инфраструктуры. Показано, что борьба с диверсиями на транспорте является относительно самостоятельным направлением деятельности по обеспечению транспортной безопасности. Проанализированы сходство и различия понятий «терроризм» («террористический акт») и «диверсия» («диверсионный акт»). Представлен анализ некоторых положений законодательства о транспортной безопасности, высказаны предложения по его совершенствованию.

Ключевые слова: диверсия; терроризм; акт незаконного вмешательства; транспортная безопасность; специальная военная операция.

Viktor M. Koryakin,
Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Countering sabotage activities at transport infrastructure facilities as an integral part of transport security enforcement

Abstract. The current paper deals with theoretical and practical issues of legal support for anti-sabotage activities at transport infrastructure facilities. There has been shown that the fight against sabotage in transport is a relatively independent area of activity to enforce transport security. There have been analyzed similarities and differences between the concepts of “terrorism” (“terrorist act”) and “sabotage” (“sabotage act”). There has been made an

analysis of some provisions of the legislation on transport security and proposals for its improvement.

Keywords: sabotage; terrorism; an act of unlawful interference; transport security; special military operation.

В условиях действия специальных правовых режимов (военное положение, мобилизация, специальная военная операция и др.) особую опасность для нормального функционирования транспортного комплекса страны представляет диверсионная деятельность противника, направленная на повреждение коммуникаций, путей подвоза материальных средств для обеспечения военных действий, затруднение осуществления маневра сил и средств ведения войны. Об этом свидетельствует резкое увеличение числа актов диверсий на объектах транспортной инфраструктуры в различных регионах нашей страны, что обусловлено проведением специальной военной операции по демилитаризации и денацификации Украины.

Согласно данным прокуратуры, в 2022 г. была зафиксирована 21 диверсия, в то время как в 2021 г. — только одна [<https://iz.ru/1440727/2022-12-14/v-rossii-zaregistrirovali-21-diversiiu-v-2022-godu>]. Эта опасная тенденция сохраняется и в текущем году (см. табл.).

Таблица

Сведения об актах диверсий, совершенных в отношении объектов транспортной инфраструктуры Российской Федерации в январе — мае 2023 г.

| № п/п | Дата | Обстоятельства и последствия | Источник информации |
|-------------------------|------------|--|---|
| Совершенные акты | | | |
| 1 | 5 января | Сотрудники управления ФСБ России по Челябинской области задержали троих жителей региона при попытке вывода из строя тяговой подстанции одной из железнодорожных станций Южно-Уральской железной дороги | https://www.interfax.ru/russia/8797 |
| 2 | 15 февраля | Задержан гражданин Украины, который, находясь в столичном регионе, по команде куратора из СБУ в ночное время осуществил поджоги двух шкафов сигнализации, централизации и автоматической блокировки Московской железной дороги | http://www.fsb.ru |
| 3 | 23 февраля | Неизвестные диверсанты подорвали участок железной дороги в районе села Почтовое в Крыму. Это не привело | https://tsargrad.tv/news/ter-akt-v-krymu-rogov-rasskazal-cto-proizoshlo- |

| | | | |
|-----------------------------|-----------|--|---|
| | | к крушению поездов, однако вызвало задержку движения трех составов поезда Севастополь — Санкт-Петербург и двух пригородных электричек | na-zheleznoj-doroge_730805 |
| 4 | 29 апреля | В Новосибирской области неизвестный поджег релейный шкаф на перегоне между двумя станциями в Ленинском районе | https://riafan.ru/24020465-neizvestnii_szheg_releinii_shkaf_na_zheleznodorozhnom_peregone_v_novosibirskoi_oblasti |
| 5 | 30 апреля | В Свердловской области произошла диверсия на железной дороге. Неустановленные лица подожгли релейный и батарейный шкафы на станции Нижний Тагил. | https://riafan.ru/24022347-neizvestnie_ustroili_diversiyu_na_zheleznoi_doroge_v_sverdlovskoi_oblasti |
| 6 | 1 мая | На перегоне Рассуха — Унеча в Брянской области из-за подрыва железной дороги сошел с рельсов грузовой поезд | https://dzen.ru/a/ZFpJrbzPNRyc_5rE |
| 7 | 2 мая | Частичное обрушение вследствие акта диверсии железнодорожного моста на 67-м километре железной дороги Суджа — Сосновый Бор (Курская обл.) | https://taen-1.livejournal.com/2498939.html |
| 8 | 2 мая | В Брянской области неизвестные подорвали железнодорожное полотно. В результате диверсии с путей сошли 20 вагонов. Движение на участке Снежетьская — Белые Берега было приостановлено | https://lenta.ru/news/2023/05/02/podrivzelezn/ |
| 9 | 18 мая | В Крыму сошел с рельсов грузовой поезд. Взрывное устройство было заложено под железнодорожные пути в районе села Чистенькое, рядом с Симферополем. Взрыв повредил 50 метров железнодорожного полотна. | https://tsargrad.tv/news/di-versija-v-krymu-cto-izvestno-o-vzryve-na-zheleznoj-doroge_786189 |
| 10 | 10 июня | В Алексеевском районе Белгородской области сошли с рельсов локомотив и 15 грузовых вагонов | https://ria.ru/20230611/dvizhenie-1877495865.html |
| 11 | 11 июня | В Кировском районе Крыма в результате взрыва на железнодорожных путях поврежден локомотив. Движение поездов остановлено | https://www.gazeta.ru/social/news/2023/06/11/20646428.shtml |
| Предотвращенные акты | | | |
| 1 | 1 февраля | Сотрудниками ФСБ России задержаны трое граждан России, причастных к подготовке и совершению террористических актов на объектах железнодорожной инфраструктуры в Свердловской области за денежное вознаграждение по заданию | http://www.fsb.ru |

| | | | |
|---|------------|--|---|
| | | украинских неонацистов | |
| 2 | 22 февраля | В Нижневартовске Тюменской области сотрудниками ФСБ России задержан местный житель за подготовку к диверсии на участке Свердловской железной дороги. Он собирался совершить поджоги и иные действия, чтобы испортить релейные металлические шкафы для размещения специального оборудования на перегонах и железнодорожных станциях | https://topwar.ru/211520-fsb-predotvratila-diversiju-na-uchastke-zheleznoj-dorogi-v-nizhnevartovske.html |
| 3 | 11 апреля | Сотрудники полиции предотвратили поджог релейных шкафов на железной дороге в Подмосковье на станции Селятино Наро-Фоминского района. Задержаны три местных жителя, которые планировали вывести из строя оборудование на одной из веток | https://riafan.ru/23988243-politsiya_zaderzhala_troih_zhitelei_podmoskov_ia_planirovavshih_szhech_releinie_shkafi_na_zheleznoi_doroge |
| 4 | 23 апреля | Сотрудники ФСБ России предотвратили диверсию на железнодорожном перегоне в городе Анжеро-Судженск Кемеровской области. Злоумышленники пытались вскрыть и поджечь пять релейных шкафов на железнодорожном перегоне | https://riafan.ru/24009395-fsb_zaderzhala_dvuh_molodih_lyudei_pri_popitke_podzhech_oborudovanie_na_zheleznoi_doroge_v_kemerovskoi_oblasti |
| 5 | 2 мая | В Брянской области предотвращен подрыв железнодорожных путей. На 77-м километре перегона Красный Рог — Почеп стрелочник увидел выкопанный щебень в мешках, а затем и несколько раскопок под железнодорожным полотном, куда неизвестные планировали заложить самодельное взрывное устройство | https://lenta.ru/news/2023/05/02/podkoppp/ |

Диверсионные акты на объектах транспорта посягают на сложившийся на соответствующий момент времени уровень *транспортной безопасности*, под которой в профильном законодательном акте (Федеральный закон от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности») понимается состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства (п. 10 ст. 1). В свою очередь, *акт незаконного вмешательства* в данном Законе трактуется как «противоправное действие (бездействие), в том числе террористический акт, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб либо создавшее угрозу наступления таких последствий» (п. 1 ст. 1).

Как видно из приведенных формулировок, а также из анализа всего текста Закона и изданных в соответствии с ним подзаконных актов, термины «диверсия», «акт диверсии», «диверсионная деятельность» и т.п. в них не упоминаются. Можно предположить, что законодатель исходит из того, что понятие «диверсия» является частным случаем незаконного вмешательства в транспортную деятельность, в связи с чем, по его мнению, нет необходимости специально оговаривать в законе данную разновидность незаконного вмешательства в функционирование транспортного комплекса. Но если это так, то возникает вполне резонный вопрос: почему же тогда в действующей законодательной формулировке понятия «акт незаконного вмешательства» сделан акцент на термине «террористический акт»? (На это обстоятельство как на недостаток законодательства о транспортной безопасности в научных публикациях обращалось внимание еще более 10 лет назад [1, стр. 26].) Если внимательно посмотреть на всю нормативную правовую базу законодательства о транспортной безопасности, то без труда можно увидеть, что во главу угла всей деятельности по обеспечению транспортной безопасности поставлено именно выявление и предупреждение террористических актов и умалчивается об антидиверсионной деятельности. Опять-таки можно предположить, что предупреждение актов терроризма на транспорте одновременно служит и целям предупреждения диверсий. Безусловно, это так. Однако в уголовном законодательстве ключевое для транспортной безопасности понятие «акт незаконного вмешательства» как противоправное деяние отсутствует вовсе, но имеется два хотя и схожих, но вполне самостоятельных состава преступлений:

1) *террористический акт* — совершение взрыва, поджога или иных действий, устрашающих население и создающих опасность гибели человека, причинения значительного имущественного ущерба либо наступления иных тяжких последствий, в целях дестабилизации деятельности органов власти или международных организаций либо воздействия на принятие ими решений, а также угроза совершения указанных действий в целях воздействия на принятие решений органами власти или международными организациями (ст. 205 УК РФ);

2) *диверсия* — совершение взрыва, поджога или иных действий, направленных на разрушение или повреждение предприятий, сооружений, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, средств связи, объектов жизнеобеспечения населения в целях подрыва экономической безопасности и обороноспособности Российской Федерации (ст. 281 УК РФ).

Как видно из приведенных законодательных формулировок, эти два преступных деяния схожи только по форме совершения — взрыв, поджог и иное насильственное воздействие на объекты транспорта, но существенно различаются по целям: при террористическом акте целевым

ориентиром является дестабилизация деятельности органов власти, понуждение их к принятию политических и иных решений, нужных террористам; в диверсионной деятельности целью является нанесение максимального материального ущерба, подрыв экономической и оборонной мощи страны-противника, нарушение нормального функционирования транспортных коммуникаций. В литературе имеет место суждение, что диверсия по своей сути представляет гораздо более существенную опасность против основ конституционного строя и безопасности государства, нежели терроризм [2, стр. 171].

Различие между рассматриваемыми понятиями заключается также в том, что террористические акты совершаются в большинстве случаев в мирных, повседневных условиях жизнедеятельности государств, акты же диверсий чаще всего имеют место в период действия специальных правовых режимов — военного и чрезвычайного положения, вооруженного конфликта, специальной военной операции и т.п. и являются одной из форм вооруженного противоборства конфликтующих сторон.

В специальной литературе давно идет оживленная дискуссия по поводу соотношения понятий «терроризм» и «диверсия» [3; 4, стр. 95—98; 5; 6]. Несмотря на различие позиций авторов по данному вопросу, все они сходятся в одном: терроризм и диверсионная деятельность — это два разных противоправных деяния, и смешивать их нельзя. Исходя из этого, сложившаяся в транспортном законодательстве ориентация сил и средств транспортной безопасности на предупреждение только террористических угроз нуждается в соответствующей корректировке. «Заточенность» законодательства о транспортной безопасности на антитерроризм может создать опасную иллюзию того, что за предотвращение диверсионных актов подразделения транспортной безопасности ответственности как бы не несут.

Как показывает тактика диверсионной деятельности Украины на транспортных коммуникациях России, в отличие от актов терроризма, которые совершаются, как правило, в местах скопления людей (вокзалы, аэропорты, транспортно-пересадочные узлы и т.п.) в целях создания широкого общественного резонанса, диверсионные акты готовятся и совершаются тайно, в безлюдных местах и нацелены на вывод из строя путей сообщения, мостов, путепроводов, оборудования, обеспечивающего нормальное функционирование транспорта, и т.п. Основными способами совершения диверсий являются использование взрывных устройств, поджоги элементов системы электрооборудования железных дорог, применение так называемых «беспилотников-камикадзе», установление препятствий на железнодорожных путях в целях схода с рельсов подвижного состава, иные действия. К совершению актов диверсий нередко привлекаются за соответствующее вознаграждение местные жители, в том числе подростки.

Соответственно, подразделения транспортной безопасности, как представляется, наряду с наработанными методиками предупреждения актов терроризма должны в современных условиях осваивать новые способы антидиверсионной деятельности, в том числе носящие специальный характер (например, создание и активное использование агентурной сети во взаимодействии с органами федеральной службы безопасности). Большое значение приобретает налаживание и поддержание тесной связи с местным населением в местах прохождения путей сообщения и расположения критических объектов транспортной инфраструктуры: как показывает практика, в том числе исторический опыт [7], это может дать свой эффект для предотвращения диверсионных актов. На вооружении у подразделений транспортной безопасности и ведомственной охраны должны появиться новые технические средства антидиверсионной деятельности (например, беспилотные летательные аппараты для наблюдения с воздуха за объектами, средства подавления БПЛА противника и т.п.). Такая практика уже имеется и нарабатывается [8].

Важную роль призваны сыграть организационные меры по усилению режима охраны транспортных коммуникаций. К их числу в специальной литературе относятся [9]:

— обследование объектов транспортной инфраструктуры и их анализ с точки зрения возможности совершения диверсионных акций;

— определение мест, где контроль возможен с использованием технических средств наблюдения;

— введение усиленного патрулирования специальными полицейскими нарядами, подразделениями ведомственной охраны наиболее удобных для проведения террористических акций участков транспортных коммуникаций;

— анализ и обследование возможных подходов к местам совершения диверсий, а также путей доставки оружия, взрывчатых веществ и исполнителей на территорию предполагаемой диверсии и непосредственно к месту диверсии.

Нуждается в корректировке и законодательство о транспортной безопасности. В частности, требует уточнения ключевое понятие — «акт незаконного вмешательства». По нашему мнению, в законодательном определении данного термина содержится принципиальная ошибка, заключающаяся в том, что такого рода акты трактуются и как действие, и как бездействие. Нам уже приходилось писать о том, из этимологического содержания слова «акт» следует, что этот термин означает «единичное действие, а также отдельный поступок» (например, террористический акт, диверсионный акт, акт агрессии и т.п.). В свою очередь, термин «действие» трактуется в словарях как проявление какой-нибудь энергии, деятельности, а также сама сила, деятельность, функционирование чего-нибудь. Следовательно, этимология термина «акт» никаким образом не

охватывает понятие «бездействие», означающее пассивность, невмешательство, уклонение от активных действий, отсутствие деятельности, должной энергии. Иными словами, незаконное вмешательство в нормальное функционирование транспортного комплекса не может быть осуществлено путем пассивного невмешательства, а предполагает только активные действия субъекта [10]. Данная позиция поддерживается и другими авторами [11].

К числу такого рода активных противоправных действий, способных нарушить нормальное функционирование транспортного комплекса, относятся и акты диверсий. В связи с этим предлагается законодательное определение понятия «акт незаконного вмешательства», содержащееся в Федеральном законе «О транспортной безопасности», сформулировать следующим образом: *«Акт незаконного вмешательства — противоправное действие, в том числе террористический акт, акт диверсии, угрожающее безопасной деятельности транспортного комплекса, повлекшее за собой причинение вреда жизни и здоровью людей, материальный ущерб, нарушение нормального функционирования транспортных систем либо создавшее угрозу наступления таких последствий»*. Соответственно, иные нормы указанного законодательного акта, где употребляется понятие «терроризм» и производные от него термины, следует дополнить указанием на понятия «диверсия», «диверсионный акт». Соответствующие дополнения должны быть внесены и в подзаконные нормативные правовые акты, изданные в соответствии с Федеральным законом «О транспортной безопасности».

Предложенная легализация понятия «диверсия» в законодательстве о транспортной безопасности позволит всем субъектам обеспечения безопасности на транспорте в равной степени обеспечивать как антитеррористическую, так антидиверсионную защищенность объектов транспортной инфраструктуры.

Литература

1. Назаркин, М. В. Понятие «акт незаконного вмешательства»: теоретические и прикладные аспекты // Труды Академии управления МВД России. — 2012. — № 2 (22).
2. Давитадзе, М. Д. Уголовная ответственность за диверсию // Вестник Московского университета МВД России. — 2020. — № 3.
3. Беляева, М. Г. Соотношение террористического акта с диверсией // Современные инновации. — 2017. — № 7(21). — С. 39—40.
4. Куликов, А. В. Диверсия как опаснейшее преступление современности: проблемы разграничения с террористическим актом // Право, экономика и управление: теория и практика : материалы IV Всероссийской научно-практической конференции / под редакцией Э. В. Фомина. — Чебоксары, 2022.
5. Пикин, И. В. Специфика и перспективы совершенствования уголовно-правового противодействия диверсионной деятельности / И. В. Пикин, И. А. Тараканов, С. А. Пичугин // Вестник военного права. — 2023. — № 1. — С. 55—61.

6. Тутуков, А. Ю. Правильная квалификация террористического акта и его отграничение от диверсии / А. Ю. Тутуков, Л. А. Татаров // Пробелы в российском законодательстве. — 2018. — № 6. — С. 169—170.
7. Ветерков, А. И. Проявления бдительности на железной дороге в годы Великой Отечественной войны (на примере Ярославской железной дороги) // История и перспективы развития транспорта на Севере России. — 2015. — № 1. — С. 14—17.
8. Котарев, С. Н. Использование беспилотных летательных аппаратов для обеспечения безопасности на объектах транспорта / С. Н. Котарев, О. В. Котарева, А. Н. Александров // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. — 2017. — № 4. — С. 199—204.
9. Васильев, Д. В. Предупреждение диверсий и террористических актов на объектах нефтеперерабатывающей и нефтетранспортной систем / Д. В. Васильев, А. В. Трубочанинов // Успехи современной науки. — 2016. — № 7. — Том 1. — С. 16—18.
10. Корякин, В. М. Акт незаконного вмешательства в транспортную деятельность: вопросы юридической квалификации // Государство и право: теория и практика. — 2019. — № 11. — С. 17—19.
11. Семенов, С. А. Административно-правовое регулирование транспортных отношений // Транспортное право и безопасность. — 2021. — № 4(40). — С. 190—197.

References

1. Nazarkin, M. V. Ponyatiye «akt nezakonnogo vmeshatel'stva»: teoreticheskiye i prikladnyye aspekty [The concept of "an act of unlawful interference": theoretical and applied aspects] // Trudy Akademii upravleniya MVD Rossii. — 2012. — № 2 (22).
2. Davitadze, M. D. Ugolovnaya otvetstvennost' za diversiyu [Criminal liability for sabotage] // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2020. — № 3.
3. Belyayeva, M. G. Sootnosheniye terroristicheskogo akta s diversiyey [Correlation between a terrorist act and sabotage] // Sovremennyye innovatsii. — 2017. — № 7(21). — S. 39—40.
4. Kulikov, A. V. Diversiya kak opasneysheye prestupleniye sovremennosti: problemy razgranicheniya s terroristicheskim aktom [Sabotage as the most dangerous crime of our time: problems of demarcation with a terrorist act] // Pravo, ekonomika i upravleniye: teoriya i praktika : materialy IV Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii / pod redaktsiyey E. V. Fomina. — Cheboksary, 2022.
5. Pikin, I. V. Spetsifika i perspektivy sovershenstvovaniya ugolovno-pravovogo protivodeystviya diversionnoy deyatel'nosti [Specifics and prospects for improving criminal law counteraction to sabotage activities, Bulletin of Military Law] / I. V. Pikin, I. A. Tarakanov, S. A. Pichugin // Vestnik voyennogo prava. — 2023. — № 1. — 5S. 55—61.
6. Tutukov, A. YU. Pravil'naya kvalifikatsiya terroristicheskogo akta i yego otgranicheniye ot diversii [Correct qualification of a terrorist act and its delimitation from sabotage] / A. YU. Tutukov, L. A. Tatarov // Probely v rossiyskom zakonodatel'stve. — 2018. — № 6. — S. 169—170.
7. Veterkov, A. I. Proyavleniya bditel'nosti na zheleznoy doroge v gody Velikoy Otechestvennoy voyny (na primere Yaroslavskoy zheleznoy dorogi) [Manifestations of vigilance on the railway during the Great Patriotic War (on the example of the Yaroslavl railway)] // Istoriya i perspektivy razvitiya transporta na Severe Rossii. — 2015. — № 1. — S. 14—17.

8. Kotarev, S. N. Ispol'zovaniye bespilotnykh letatel'nykh apparatov dlya obespecheniya bezopasnosti na ob'yektakh transporta [The use of unmanned aerial vehicles to ensure security at transport facilities] / S. N. Kotarev, O. V. Kotareva, A. N. Aleksandrov // Vestnik Vostochno-Sibirskogo instituta MVD Rossii. — 2017. — № 4. — S. 199—204.
9. Vasil'yev, D. V. Preduprezhdeniye diversiy i terroristicheskikh aktov na ob'yektakh neftepererabatyvayushchey i neftetransportnoy sistem [Prevention of sabotage and terrorist acts at the facilities of the oil refining and oil transportation systems] / D. V. Vasil'yev, A. V. Trubchaninov // Uspekhi sovremennoy nauki. — 2016. — № 7. — Tom 1. — S. 16—18.
10. 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] // Gosudarstvo i pravo: teoriya i praktika. — 2019. — № 11. — S. 17—19.
11. Semenov, S. A. Administrativno-pravovoye regulirovaniye transportnykh otnosheniy [Administrative and legal regulation of transport relations] // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2021. — № 4(40). — S. 190—197.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.3/.7

Шведченко Владислав Анатольевич,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Преступления, совершаемые с использованием колесного высокоавтоматизированного транспортного средства, как угроза транспортной безопасности

Аннотация. Научно-технический прогресс в настоящее время бурно развивается. Одним из перспективных направлений является создание высокоавтоматизированных транспортных средств. В настоящее время высокоавтоматизированные транспортные средства уже становятся реальностью, проводятся эксперименты по использованию данных транспортных средств на дорогах, в воздушном, водном пространстве, в космосе. Развитие технологий открывает новые горизонты, а возникают также новые вопросы для урегулирования данной сферы деятельности. Статья посвящена общественным отношениям, возникающим при использовании колесных высокоавтоматизированных транспортных средств. В ней дается обзор нормативных правовых актов, регулирующих использование высокоавтоматизированных транспортных средств, а также научных статей по данной тематике. На основе приведенного анализа научной литературы, действующих документов предлагается внести изменения в уголовное законодательство.

Ключевые слова: преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта; уголовная ответственность; субъект преступления; высокоавтоматизированное транспортное средство; оператор высокоавтоматизированного транспортного средства.

Vladislav An. Shvedchenko,
Russian University of Transport (MIIT)

Crimes committed using a wheeled highly automated vehicle as a threat to transport security

Abstract. Scientific and technological progress is currently developing rapidly. One of the promising areas is the development of highly automated

vehicles. Currently, highly automated vehicles are already becoming a reality, experiments are being carried out on the use of these vehicles on roads, in air, water, and space. The development of technologies can give new opportunities, and new issues also arise for the regulation of this field of activity. The current paper is devoted to social relations arising from the use of highly automated wheeled vehicles. It provides an overview of the regulations governing the use of highly automated vehicles, as well as research papers on the issue. Based on the above analysis of the scientific literature, existing documents, there has been proposed to amend the criminal legislation.

Keywords: crimes against traffic safety and transport operation; criminal liability; a subject of the crime; highly automated vehicle; operator of a highly automated vehicle.

Высокоавтоматизированные транспортные средства представляют собой технические устройства для перевозки людей, которые способны выполнять определенные функции без непосредственного участия человека или с минимальным его участием. В них используются передовые технологии автоматизации, такие как датчики, камеры, радары и другие системы, для восприятия окружающей среды и принятия решений на основе собранных данных. Высокоавтоматизированные транспортные средства могут включать функции автоматического управления скоростью, удержания полосы движения, самостоятельной парковки, изменения направления движения и других маневров. Они могут быть оснащены системами искусственного интеллекта и алгоритмами, позволяющими им адаптироваться к различным условиям дорожного движения и принимать решения на основе текущей обстановки.

Однако высокоавтоматизированные транспортные средства не полностью автономны и требуют некоторого участия водителя. Водитель должен быть готов вмешаться в случае аварийной ситуации или когда система автоматизации неспособна правильно выполнить задачу.

Термин «высокоавтоматизированный» относится к уровню автоматизации, определенному Международной организацией по стандартизации (*ISO*). Это пять уровней автоматизации транспортных средств, где уровень 0 представляет традиционное ручное управление, а уровень 5 соответствует полной автономности без необходимости участия водителя. Высокоавтоматизированные транспортные средства обычно находятся на уровне 3 или 4, где автоматизация способна выполнять большую часть функций, но требует вмешательства водителя в некоторых ситуациях.

Высокоавтоматизированные транспортные средства имеют потенциал снизить количество аварий, улучшить эффективность дорожного движения и повысить комфорт пассажиров. Однако перед широким

коммерческим использованием высокоавтоматизированных транспортных средств необходимо решить ряд правовых вопросов.

В настоящее время дорожно-транспортные происшествия на территории РФ не сильно распространены ввиду отсутствия большого количества таких транспортных средств. Однако здесь можно обратиться к опыту США и увидеть, что такие случаи не единичные и представляют серьезную общественную опасность. Так, согласно отчету Министерства транспорта США (*NHTSA*) с 20 июля 2021 г. по 21 мая 2022 г. произошло 273 аварии с участием автомобиля *Tesla* при включенном автопилоте. Всего же в этот период согласно отчету насчитывается 392 аварии с участием автомобилей, имеющих автопилот. [URL: <https://3dnews.ru/1068154/tesla-okazalas-liderom-v-ssha-po-chislu-avariy-avtomobiley-s-ispolzovaniem-avtopilota> (дата обращения: 3 марта 2023 г.)].

Представляется необходимым в случае совершения аварии с участием высокоавтоматизированного транспортного средства привлекать к уголовной ответственности оператора. В силу технических особенностей таких транспортных средств сбор доказательств и установление вины лица, совершившего преступление, представляется затруднительным, в связи с чем представляется логичным привлекать к уголовной ответственности оператора.

На сегодняшний день данной проблеме посвящены различные публикации В. Ф. Лавшина, Е. А. Березиновой, А. И. Чучаева и С. В. Маликова, А. Н. Моторовой, Т. Н. Ивановой, Н. С. Рязанова, Н. А. Семерьянова и А. Р. Салимгареевой, С. М. Качаи, В. Ф. Лапшина, В. Н. Куфлева, А. В. Моторовой, А. Ю. Ильных, Т. И. Чушкиной и М. В. Шумовой, где проблема высокоавтоматизированных транспортных средств рассматривается по-разному: в некоторых работах дается общий анализ самой проблемы и высказываются предложения по продолжению исследования по данной тематике; в других уже идет более глубокий анализ нормативных правовых актов, существующих по данной теме, и предлагаются конкретные изменения в действующее законодательства.

Объектом исследования являются общественные отношения, возникающие при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств.

Предметом исследования является уголовная ответственность при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств.

Цель исследования заключается в изучении уголовной ответственности при использовании высокоавтоматизированного транспортного средства и предложении усовершенствования действующего уголовного законодательства.

Теоретическая значимость исследования состоит в формулировании новых подходов к понятию высокоавтоматизированного транспортного средства, анализа российских нормативных правовых актов по данному вопросу, а также рассмотрении зарубежного опыта. Практическая

значимость исследования заключается в возможности использования выводов исследования для совершенствования правового регулирования уголовного закона относительно дорожно-транспортных происшествий с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

На сегодняшний день, можно найти несколько актов, которые регулируют отношения, связанные с колесными высокоавтоматизированными транспортными средствами. Среди них:

1) распоряжение Правительства РФ от 8 января 2018 г. № 1-р «Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018—2024 годы»;

2) распоряжение Правительства РФ от 29 марта 2018 г. № 535-р «Об утверждении плана мероприятий (“дорожной карты”) по совершенствованию законодательства и устранению административных барьеров в целях обеспечения реализации Национальной технологической инициативы по направлению “Автонет”»;

3) постановление Правительства РФ от 9 марта 2022 г. № 309 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств»;

4) постановление Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по предоставлению транспортных услуг с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств на территориях отдельных субъектов Российской Федерации».

Внимательно проанализировав данные акты, можно сказать следующее. Распоряжения Правительства РФ направлены исключительно на ввод высокоавтоматизированного транспорта на территории РФ, устранение административных ограничений для его использования, утверждение планов мероприятий по разработке отечественного программного обеспечения для них, разработку плана правового регулирования. В контексте рассматриваемой нами проблемы у нас вызывает интерес только постановление Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495. В нем присутствует само понятие высокоавтоматизированных транспортных средств, осуществлено разделение высокоавтоматизированных транспортных средств на категории, дано понятие системы автоматизированного управления, оператора и водителя испытателя. Кроме того, закреплены требования и обязанности к операторам высокоавтоматизированных транспортных средств.

Согласно указанному документу оператором является физическое лицо, находящееся вне высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории, осуществляющее маршрутизацию и диспетчеризацию высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории

(определение и изменение маршрута движения, активацию и деактивацию), а также контроль за его движением, не осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 2 категории.

По нашему мнению, именно сквозь призму этого понятия можно определить, кто является субъектом преступления в случае совершения дорожно-транспортного происшествия с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

Стоит также сказать, что в п. 31 указанного постановления указано, что оператор несет ответственность за причинение жизни и здоровью участников дорожного движения.

Проанализировав все приведенные выше нормативные документы, можно сказать, что в настоящее время правовое регулирование, связанное с высокоавтоматизированными транспортными средствами в России, находится на зачаточной стадии. Даны определения основных понятий, указан специальный субъект преступления в случае аварии с участием высокоавтоматизированного транспортного средства, однако никакого более детального правового регулирования нет. Данная ситуация представляется неудовлетворительной, в связи с чем далее будут даны предложения по реформированию уголовного законодательства в этой области.

Как верно отмечают многие исследователи, главной проблемой в новом составе преступления, связанного с управлением высокоавтоматизированными транспортными средствами, является определение того, кто будет являться субъектом преступления. Возможно, законодатель, указывая в общем виде на ответственность оператора, намечает именно его в качестве субъекта нового вида преступления. Как, верно указывает В. Ф. Лапшин, с учетом технологических особенностей, а также действующего стратегического регулирования в данной области установление субъекта преступления традиционным способом не представляется возможным [1, стр. 469].

Существуют следующие точки зрения, кто может являться субъектом в совершении преступления с использованием высокоавтоматизированных транспортных средств.

1. Водитель может быть привлечен к ответственности, если нарушил обязанности по обслуживанию и безопасности беспилотного транспортного средства или если его действия или бездействие привели к аварии.

2. В случае, если авария произошла из-за технического дефекта или неправильного функционирования высокоавтоматизированного транспортного средства, производитель может нести ответственность за производственные ошибки, дефекты или недостатки.

3. Если авария произошла из-за ошибки в программном обеспечении или системе управления высокоавтоматизированным транспортным

средством, разработчики или поставщики программного обеспечения могут быть привлечены к ответственности.

4. В большинстве научных работ, которые были изучены автором, исследователи поддерживают введение уголовной ответственности оператора высокоавтоматизированного транспортного средства (прямо или косвенно). Так, А. Незнамова и В. Наумова проводят аналогию между ответственностью оператора робота и оператора высокоавтоматизированного транспортного средства. По их мнению, основываясь на проекте модульной конвенции о робототехнике, где указывается на ответственность разработчика робота за причиненный роботом ущерб, необходимо по аналогии установить ответственность для оператора высокоавтоматизированного транспортного средства [2]. А. В. Моторова поддерживает идею введения ответственности оператора высокоавтоматизированного транспортного средства, поскольку лицо, которое имеет доступ к автопилоту и может его регулировать, включать, отключать и таким образом напрямую влиять на работу высокоавтоматизированного транспортного средства, очевидно тоже является участником дорожного движения и несет ответственность [3, стр. 5].

Однако представляется, что будущее связано не с дистанционным управлением высокоавтоматизированными транспортными средствами, а именно с диспетчеризацией, маршрутизацией и контролем за ними, так как будет очень затруднительно, чтобы каждый человек осуществлял именно управление высокоавтоматизированным транспортным средством. Тем более что с развитием искусственного интеллекта, а также систем безопасности в будущем, как представляется, в этом не будет необходимости. Таким образом, в цепочке управления высокоавтоматизированными транспортными средствами может исчезнуть водитель-испытатель и останется только оператор.

Уголовная ответственность единоличного исполнительного органа субъекта экспериментального правового режима и (или) лица, ответственного за техническое состояние высокоавтоматизированного транспортного средства, предусмотрена положениями ст. 266 УК РФ.

С учетом постановления Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495 оператором является лицо, не осуществляющее управление высокоавтоматизированным транспортным средством 2 категории, таким образом, оператор не является ни водителем, ни субъектом преступления, связанным с управлением транспортными средствами.

Таким образом, уголовная ответственность оператора может наступить по следующим статьям УК РФ:

— ст. 109 УК РФ «Причинение смерти по неосторожности»;

— ст. 118 УК РФ «Причинение тяжкого вреда здоровью по неосторожности»;

— ст. 168 УК РФ «Уничтожение или повреждение имущества по неосторожности».

Но привлечении оператора к уголовной ответственности по указанным статьям не отражает характера и степени общественной опасности, так как в отношении преступлений, совершенных лицами, управляющими источниками повышенной опасности — автомобилем, трамваем, либо другим механическим транспортным средством с нарушением правил дорожного движения, предусмотрены специальные нормы УК РФ.

С учетом того, что при нарушении оператором своих обязанностей, повлекших причинение вреда жизни и здоровью человека, а также уничтожение или повреждение имущества, такой вред наносится не лично оператором, необходимо ввести уголовную ответственность оператора в связи с недостатками при осуществлении маршрутизации и диспетчеризации высокоавтоматизированного транспортного средства 2 категории.

Отсюда одним из вариантов решения будет являться включение в УК РФ следующей статьи — ст. 264.4 УК РФ «Нарушение правил безопасности и эксплуатации оператором высокоавтоматизированного транспортного средства без возможности ручного управления», предусматривающую ответственность:

- 1) за нарушение оператором, осуществляющим диспетчеризацию, маршрутизацию правил безопасности и эксплуатацию высокоавтоматизированного транспортного средства, повлекшее по неосторожности причинение тяжкого вреда здоровью человека;
- 2) указанное деяние, повлекшее по неосторожности смерть человека;
- 3) указанное деяние, повлекшее по неосторожности смерть двух или более лиц.

Вышеуказанные изменения в УК РФ позволят восполнить пробел в уголовном законодательстве, так как на сегодняшний день данные лица могут привлекаться к уголовной ответственности лишь по общим основаниям. Вместе с тем совершение преступления в данной сфере оператором высокоавтоматизированного транспортного средства обладает своей спецификой, поэтому требует выделения данного деяния в самостоятельный состав преступления.

Итак, развитие новых технологий требует современного правового ответа со стороны законодателя для защиты интересов человека, общества и государства. В научной литературе существует несколько подходов относительно того, кто может являться субъектом преступления с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства. Большинство исследователей склоняются в пользу подхода о привлечении к ответственности оператора маршрутизации.

В настоящее время уголовное законодательство специально не регулирует вопрос ответственности оператора высокоавтоматизированного транспортного средства, а устанавливает

лишь ответственность водителя на основании общих статей о нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Однако уже сейчас в постановлении Правительства РФ от 29 декабря 2022 г. № 2495 даны понятия основных категорий, касающихся нового состава в сфере нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. В то же время указание на ответственность оператора в случае дорожно-транспортного происшествия с использованием высокоавтоматизированного транспортного средства может свидетельствовать о выборе вектора законодательного регулирования относительно определения субъекта данного преступления. В связи с чем по результатам проведенного исследования предлагается дополнить УК РФ ст. 264.4, которая будет закреплять ответственность оператора за дорожно-транспортное происшествие, которое произошло с участие высокоавтоматизированного транспортного средства.

В ходе анализа нормативных правовых актов об ответственности при использовании высокоавтоматизированных транспортных средств было выявлено, что в настоящее время необходимо проводить более глубокую разработку уголовного законодательства, регулирующего колесные высокоавтоматизированные транспортные средства.

Литература

1. Лапшин, В. Ф. Субъект составов преступлений, причиняющих вред транспортной безопасности и совершаемых в условиях использования высокоавтоматизированных транспортных средств // Человек: преступление и наказание. — 2021. — Том 29(1—4). — № 4. — С. 460—473.
2. Регулирование робототехники: введение в «робоправо». Правовые аспекты развития робототехники и технологий искусственного интеллекта / В. В. Архипов [и др.] ; под редакцией А. В. Незнамова. — Москва : Инфотропик Медиа, 2018 // Справочная правовая система КонсультантПлюс.
3. Моторова, А. В. К вопросу о правовом регулировании цифровых инноваций в транспортной сфере (на примере беспилотных автомобилей) инноваций : сборник трудов конференции / А. В. Моторова, Е. С. Плясунова, К. В. Мефодьева // Стратегии устойчивого развития: социальные, экономические и юридические аспекты : материалы Всерос. науч.-практ. конф. (Чебоксары, 26 января 2023 г.) / под редакцией Э. В. Фомина [и др.] — Чебоксары : ИД «Среда», 2023.

References

1. Lapshin, V. F. Sub'yekt sostavov prestupleniy, prichinyayushchikh vred transportnoy bezopasnosti i sovershayemykh v usloviyakh ispol'zovaniya vysokoavtomatizirovannykh transportnykh sredstv [The subject of crimes causing harm to transport safety and committed in the conditions of using highly automated vehicles] // Chelovek: prestupleniye i nakazaniye. — 2021. — Tom 29(1—4). — № 4. — S. 460—473.
2. Regulirovaniye robototekhniki: vvedeniye v «robopravo». Pravovyye aspekty razvitiya robototekhniki i tekhnologiy iskusstvennogo intellekta [Regulation of robotics: an introduction to "robolaw". Legal aspects of the development of robotics

and artificial intelligence technologies] / V. V. Arkhipov [i dr.] ; pod redaktsiyey A. V. Neznamova. — Moskva : Infotropik Media, 2018 // Spravochnaya pravovaya sistema Konsul'tantPlyus.

3. Motorova, A. V. K voprosu o pravovom regulirovanii tsifrovyykh innovatsiy v transportnoy sfere (na primere bespilotnykh avtomobiley) innovatsiy [On the issue of legal regulation of digital innovations in the transport sector (on the example of unmanned vehicles) innovations]: sbornik trudov konferentsii / A. V. Motorova, Ye. S. Plyasunova, K. V. Mefod'yeva // Strategii ustoychivogo razvitiya: sotsial'nyye, ekonomicheskiye i yuridicheskiye aspekty : materialy Vseros. nauch.-prakt. konf. (Cheboksary, 26 yanvarya 2023 g.) / pod redaktsiyey E. V. Fomina [i dr.] — Cheboksary : ID «Sreda», 2023.

ИНФОРМАЦИОННО-ПРАВОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 658.7:004

Нестеров Евгений Александрович,
кандидат юридических наук,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Цветков Виктор Яковлевич,
доктор технических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Информационные коммуникационные риски цифрового развития

Аннотация. Надежный коммуникационный обмен является основой функционирования и развития транспортной сферы. Многие транспортные системы подвержены рискам в процессе функционирования и поэтому нуждаются в систематике рисков. Систематика рисков коммуникаций дает возможность их снижения и улучшения систем безопасности. Цифровое развитие, цифровая трансформация общества и цифровая экономика наряду с преимуществами создают условия для появления новых цифровых рисков. Риски существуют объективно и создаются человеком. Основная причина человеческого риска заключается в информационной неопределенности, которая существует при принятии решений. Изучение систематики рисков позволяет сформировать меры по снижению рисков и профилактике рискованных состояний. В статье представлен анализ рисков в сфере информационных коммуникаций, которые имеют место в транспортной отрасли. Цифровизация уменьшает ряд рисков. Но при этом создает дополнительные риски, что повышает угрозы информационной безопасности.

Ключевые слова: транспорт; коммуникации; риски; цифровые риски, цифровое развитие.

Evgeniy Al. Nesterov,
Candidate of Law,
Russian University of Transport (MIIT)

Viktor Ya. Tsvetkov,

Doctor of Technical Sciences, professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Information communication risks of digital development

Abstract. Reliable communication exchange is the basis for the functioning and development of the transport sector. Many transport systems are exposed to risks in the course of their operation and therefore need a risk taxonomy. The taxonomy of communication risks makes it possible to reduce them and improve security systems. Digital development, digital transformation of society and the digital economy, along with the benefits, create conditions for the emergence of new digital risks. Risks exist objectively and are created by men. The main reason for human risk lies in the information uncertainty that exists in decision making. The study of the taxonomy of risks allows forming measures to reduce risks and prevent risk conditions. The current paper has presented an analysis of risks in the field of information communications that take place in the transport industry. Digitalization reduces a number of risks. But at the same time, it creates additional risks, which increases the threat to information security.

Keywords: transport; communications; risks; digital risks, digital development.

Введение

Стремление любых организаций к увеличению прибыли сталкивается с ситуацией повышенного риска. Существует понятие «премия за риск», которое мотивирует субъектов к рискованным действиям. Эти риски носят субъективный характер. Другая категория рисков обусловлена действиями в условиях неопределенности. Третья категория рисков обусловлена целенаправленными действиями внешних субъектов. В рыночной экономике организации и их подразделения сталкиваются с различными типами рисков. Особенно разнообразны риски в банковской сфере [1]. Банки сталкиваются с различными рисками: рыночным риском, рисками коммуникаций, небалансовым риском, технологическим и операционным риском, валютным риском, страновым или суверенным риском, риском ликвидности, информационным риском. Многие из этих рисков в измененном виде существуют в транспортных организациях, в интеллектуальных транспортных системах. Поэтому исследование рисков в транспортной сфере целесообразно проводить с учетом их изучения в банковской деятельности. Наряду с известными рисками в условиях цифрового развития общества появляются дополнительные риски,

которые следует назвать цифровыми рисками. Их исследование актуально, так как не накоплен опыт борьбы с ними.

В качестве **материалов** использовались опубликованные исследования в области цифровой трансформации, риска и информационной коммуникации, а также работы в области коммуникативистики. Для изучения состояния коммуникационных рисков использовались **методы** монографического анализа, системного анализа, сравнительного анализа, качественного анализа. Обобщение литературных источников позволило выявить актуальные риски и меры их минимизации.

Анализ цифровой трансформации

Для анализа цифрового развития необходимо проанализировать понятие «цифровизация». Иногда цифровизацию ошибочно приравнивают к компьютеризации. Напомним, что существуют аналоговые и цифровые компьютеры (вычислители) и, соответственно, компьютерные технологии. Существуют независимо от вычислений цифровые данные, цифровые сигналы, цифровые модели и цифровые технологии. Существует аналоговое и цифровое телевидение. Цифровое телевидение и цифровая связь не относятся к компьютерной обработке. Существуют цифровые технологии сбора информации. Понятие цифровизации следует связывать с работой Дона Тапскотта (1994) [1] по основам цифровой экономики. Информатизация связана с информационными технологиями. Цифровизация смещена в область бизнеса и связана с цифровой экономикой.

Под термином «цифровизация» понимают комплекс процессов, использующих цифровые модели и цифровую технологическую трансформацию. Цифровизация по Тапскотту — это группа технологий [1], в результате функционирования которых знания могут храниться в цифровой форме. В старой экономике, где информация была аналоговой или физической, общение было возможным только благодаря фактическому перемещению людей. В новой экономике цифровая форма, обеспечиваемая цифровыми устройствами, позволяет в кратчайшие сроки свободно перемещать огромное количество информации и знаний между людьми в разных частях мира.

Однако ошибочно цифровизацию приравнивать ко всем информационным или компьютерным технологиям. Например, искусственный интеллект существовал задолго до появления цифровизации, и ошибочно относить его к цифровым технологиям. Информатизация и цифровизация являются частью технологической революции, к которой относят биоинформатику, геномную инженерию, квантовые вычисления и др. Можно говорить о «чистых» цифровых технологиях, например, цифровой коммуникации, основы которой заложены К. Э. Шенноном [2] и производных цифровых понятиях, которые частично используют цифровые методы. В наше время цифровые двойники [3] больше связаны с киберпространством, чем с цифровым

пространством. Цифровизация — понятие расплывчатое, поэтому часто это понятие подменяют информатизацией и информационными технологиями, говоря о цифровизации. На наш взгляд, цифровизация связана в первую очередь с цифровой экономикой, поэтому целесообразно рассмотреть ее как основу цифровизации.

Давая ключевые признаки цифровой экономики, Тапскотт [1] выделяет ряд признаков цифровой трансформации общества: виртуализация, применение знаний, *цифровизация*, молекуляризация, интеграция и конвергенция, распределенные технологии, дезинтермедиация, инновационность, презумптивность. Следует подчеркнуть, что согласно Тапскотту цифровизация есть компонент цифровой трансформации и их нельзя приравнивать.

Остановимся на одном процессе цифровой трансформации — молекуляризации [1]. Это понятие обозначает процессы трансформации крупных информационных и управленческих структур в мелкие структурные единицы. С позиций управления этот процесс означает переход от централизованных к распределенным системам. Распределенные технологии управления заменяют централизованное управление. Молекуляризация может быть рассмотрена как процесс видоизменения структуры при переходе от крупных узлов к множеству мелких узлов с сохранением или расширением функций управления. Примерами ее являются технология Интернета вещей и технология виртуальных блоков при реализации цифровой железной дороги.

Цифровую трансформацию [4] интерпретируют как «совокупность процессов использования цифровых технологий для создания новых или изменения существующих бизнес-процессов, культуры и клиентского опыта в соответствии с меняющимися требованиями бизнеса и рынка. Это переосмысление бизнеса в цифровую эпоху — это цифровая трансформация».

Цифровые технологии совершенствуют логистику [5] и инфраструктуру. Одним из примеров цифровизации транспорта является цифровая железная дорога (ЦЖД) [6]. В более широком смысле можно говорить о цифровом транспорте [7]. В то же время существуют терминологические особенности в области цифровизации. Ряд существовавших терминов в России: дигитализация, цифрование, цифровизация соответствует английскому термину *digitalization*. Эти термины применялись в цифровом моделировании и геоинформатике. Термин «дигитализация» в России является стандартизованным и закрепленным в ГОСТ Р 52438-2005. Позже, с появлением цифровой экономики, появился термин «*digitization*», который буквально означает отцифровка. Однако в области цифровой экономики и цифрового транспорта ему ставят другой русский эквивалент, но не стандартизованный термин «цифровизация». С технологической точки зрения эта терминология допустима. Дигитализация, как технология

преобразования аналоговых сигналов в дискретные, существовала задолго до появления цифровой экономики. Она направлена на получение дискретной информации для последующей ее передачи и обработки с высоким качеством. Это цифровая телефонная связь, цифровое телевидение. То есть в области коммуникаций цифровые методы доказали свое преимущество давно.

Риски цифровой коммуникативистики

Цифровизация в сфере коммуникации и коммуникативистики создает повышенную надежность при передаче и воспроизведении сигналов. Она позволяет бороться с помехами и устранять помехи. Наряду с аналоговой коммуникацией и цифровой коммуникацией существует направление коммуникативистики [8], которую, как и лингвистику, трудно назвать только цифровой. Однако цифровизация связана с этими направлениями как система поддержки. Коммуникативистика и лингвистика используют разнообразные методы, например, паралингвистические единицы [9] и технологии, которые принципиально не являются цифровыми, но применяются в сочетании с цифровыми технологиями.

В области информационной безопасности существуют цифровые и нецифровые методы. Например, стеганография как метод сокрытия информации существовала еще в Древнем Египте задолго до появления цифровизации. Криптография появилась за сотни лет до цифровизации. Однако в настоящее время существуют цифровые методы в этих науках. Например «цифровые водяные знаки» являются цифровыми продуктами, а цифровая стеганография использует представление цифровой информации и его особенности.

Переход к цифровым методам означает перенос большей части коммуникаций из закрытого из когнитивного пространства человека в область открытого информационного пространства. Цифровые методы обладают более широкими возможностями в сравнении с аналоговыми методами. Цифровизация транспортной сферы увеличивает интенсивность движения всех видов транспорта. В то же время она увеличивает информационные угрозы, опасные для безопасности движения и жизни.

Переход к цифровым методам означает переход от конкретных уникальных моделей к обобщенным информационным моделям. Обобщенные модели легче обрабатывать с помощью типового программного обеспечения. Но это означает появление неопределенности в обобщенной модели. Это влечет рост неопределенности и риск ошибочных действий в управлении. Например, использование систем автоведения на транспорте влечет риск ошибочных действий.

Увеличения коммуникационных технологий в управлении также влечет риск воздействия окружающей среды на передаваемые управленческие сигналы. При этом такие воздействия могут быть природными и целенаправленными со стороны других лиц.

Цифровая коммуникация создает риск утечки конфиденциальной информации при ее передаче. При передаче почты на узлах перехода от одной сети к другой системный оператор может читать сообщение. Кроме того существуют специальные программы «снифферы», которые на основе анализа сетевого трафика осуществляют перехват сообщения и извлекают из него информацию.

При цифровой коммуникации существует риск потери передаваемых данных, потеря может быть связана с физическим повреждением потока данных или с искажением потока данных, вследствие наложения помех.

При цифровой коммуникации существует риск использования неполной информации. Неполнота может быть обусловлена исходной неполнотой сообщения или искажением сообщения в процессе передачи.

Коммуникация включает мобильную связь и технологию *Bluetooth*. При использовании мобильной связи также допустимо проникновение в сеть или канал связи. Беспроводные сети *Wi-Fi* делят на два типа — открытые и закрытые. Сети открытого типа не используют защиту. Беспроводная открытая сеть *Wi-Fi* имеет открытый доступ в метро, на вокзалах, в ресторанах, в гостиницах и многих других местах общественного пользования. Все данные, передаваемые по такому соединению, могут быть доступны третьим лицам при помощи специальных программ. Отсутствие шифрования — первая угроза таких сетей.

Существуют риски (уязвимости) закрытых беспроводных сетей. В настоящее время используют стандарты, которые по степени защищенности располагают в порядке: *WEP*, *WPA*, *WPA2*, *WPA3*. Стандарт *WPA3* является наиболее стойким, но и он имеет уязвимости.

Bluetooth — вторая по значимости технология после *Wi-Fi*, применяемая в цифровых технологиях и «умных» устройствах.

Новое поколение *Bluetooth* основано на стандарте *IEEE 802.15.3* и предназначено для локальной передачи данных (до 55 Мбит/с) и на небольшое расстояние до 100 м. В такой сети одновременно могут работать до 245 пользователей. *Bluetooth* применяется во многих устройствах от обычных гаджетов до важного медицинского оборудования (инсулиновые помпы и кардиостимуляторы). *Bluetooth* используется в оружии. Его компонентами являются оптические прицелы, управляемые удаленно через *Bluetooth*.

Существует версия *Bluetooth Low Energy (BLE)*, которую часто используют устройства Интернета вещей из-за ее низкого энергопотребления и еще потому, что процесс сопряжения устройств проще, чем в предыдущих версиях *Bluetooth*.

Уязвимостью *Bluetooth*-устройств является сервис, направленный на предоставление пользователям широких полномочий над устройством. Поэтому современная *Bluetooth*-технология не обладает средствами для опознания пользователей. Она не учитывает личность и намерения пользователя. Это делает *Bluetooth* уязвимыми к радиодезинформации и

неправильному применению опознавательных устройств. Поэтому анализ услуг является критической частью всей схемы *Bluetooth*. Технология *Bluetooth* существенно менее защищена по сравнению с технологией *WPA3*.

Итак, цифровая трансформация и цифровизация — близкие, но разные процессы. Цифровая экономика является движущей силой цифровизации и цифровой трансформации. Цифровое развитие, цифровая трансформация общества, цифровая экономика, цифровизация наряду с преимуществами создают условия для появления новых рисков. Эти риски следует назвать цифровыми, поскольку они обусловлены цифровым развитием общества. Борьба с цифровыми рисками осуществляется в основном с помощью специального программного обеспечения и специальных технических устройств, контролирующих даже степень интенсивности сигналов в коммуникационной сети.

Литература

1. Don, Tapscott The Digital Economy. Promise and Peril In The Age of Networked Intelligence. — Publisher : McGraw-Hill Published, 1994.
2. Shannon, C. E. A mathematical theory of communication // The Bell system technical journal. — 1948. — Т. 27. — №. 3. — P. 379—423.
3. Tsvetkov, V. Ya. Digital Enterprise Management in Cyberspace / V. Ya. Tsvetkov, S.V. Shaytura, N. L. Sultaeva / в сборнике Advances in Economics, Business and Management Research. Proceedings of the 2nd International Scientific and Practical Conference «Modern Management Trends and the Digital Economy: from Regional Development to Global Economic Growth» (MTDE 2020).
4. <https://www.salesforce.com/products/platform/what-is-digital-transformation>.
5. Burroughs, B. Digital logistics: Enchantment in distribution channels / B. Burroughs, W. J. Burroughs // Technology in society. — 2020. — Т. 62. — С. 101—277.
6. Tsvetkov, V. Ya. Digital management railway / V. Ya. Tsvetkov, S. V. Shaytura, K. V. Ordov // Advances in Economics, Business and Management Research, volume 105. 1st International Scientific and Practical Conference on Digital Economy (ISCDE 2019). P. 181—185.
7. Merenkov, A. Digital economy: transport management and intelligent transportation systems //E-management. — 2018. — Т. 1. — №. 1. — С. 12—18.
8. Morozov, I. L. Political Communicativistics: The Evolution of Understanding the Role of Information in Political Process // Vestnik Volgogradskogo Gosudarstvennogo Universiteta. Seriiã 4, Istoriia, Regionovedenie, Mezhdunarodnye Otnosheniã. — 2021. — Т. 26. — №. 3.
9. Цветков, В. Я. Паралингвистические информационные единицы в образовании // Перспективы науки и образования. — 2013. — 4(4). — С. 30—38.

References

1. Don, Tapscott The Digital Economy. Promise and Peril In The Age of Networked Intelligence. — Publisher : McGraw-Hill Published, 1994.
2. Shannon, C. E. A mathematical theory of communication // The Bell system technical journal. — 1948. — Т. 27. — №. 3. — P. 379—423.
3. Tsvetkov, V. Ya. Digital Enterprise Management in Cyberspace / V. Ya. Tsvetkov, S.V. Shaytura, N. L. Sultaeva / in the collection Advances in Economics, Business and Management Research. Proceedings of the 2nd International Scientific and Practical

- Conference «Modern Management Trends and the Digital Economy: from Regional Development to Global Economic Growth» (MTDE 2020).
4. <https://www.salesforce.com/products/platform/what-is-digital-transformation>.
 5. Burroughs, B. Digital logistics: Enchantment in distribution channels / B. Burroughs, W. J. Burroughs // *Technology in society*. — 2020. — Т. 62. — С. 101—277.
 6. Tsvetkov, V. Ya. Digital management railway / V. Ya. Tsvetkov, S. V. Shaytura, K. V. Ordov // *Advances in Economics, Business and Management Research*, volume 105. 1st International Scientific and Practical Conference on Digital Economy (ISCDE 2019). P. 181—185.
 7. Merenkov, A. Digital economy: transport management and intelligent transportation systems // *E-management*. — 2018. — Т. 1. — №. 1. — С. 12—18.
 8. Morozov, I. L. Political Communicativistics: The Evolution of Understanding the Role of Information in Political Process // *Vestnik Volgogradskogo Gosudarstvennogo Universiteta. Seriiã 4, Istoriiã, Regionovedenie, Mezhdunarodnye Otnosheniã*. — 2021. — Т. 26. — №. 3.
 9. Tsvetkov, V. YA. Paralingvisticheskiye informatsionnyye yedinitsey v obrazovanii [Paralinguistic information units in education // *Perspectives of science and education*] / *Perspektivy nauki i obrazovaniya*. — 2013. — 4(4). — S. 30—38.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 332.1/98

Бобенев Андрей Григорьевич,

Федеральное государственное унитарное предприятие «Атомфлот»

Современный международно-правовой режим Арктики

Аннотация. В представленной статье изучается международный правовой режим Арктики. Отмечается, что на современном этапе развития есть пять арктических государств, которые обладают определенными правами в отношении данной территории, однако действующая правовая база не позволяет говорить об определенности ее международного правового статуса. Так, особое внимание автором обращается на то, что сегодня нет международного договора, который бы определял международно-правовой режим Арктики. В связи с этим формулируется вывод, что данная ситуация порождает различные проблемы и противоречия, связанные с определением территорий, принадлежащих той или иной стране. Приводится положительный опыт Антарктиды, так как ее правовой режим в настоящее время надлежащим образом урегулирован. Кроме того, в статье предлагаются направления совершенствования законодательства РФ в части установления правового режима Арктики, так как назвать правовые нормы в указанной сфере совершенными едва ли представляется возможным. В результате проведенного исследования автор приходит к выводу, что объективной необходимостью является планомерное совершенствование законодательной базы и вклад в осуществление данной деятельности всех арктических и иных государств.

Ключевые слова: Арктика; правовой режим; международные нормы; океан; территория; договор.

Andrey G. Bebenov,

Federal State Unitary Enterprise "Atomflot"

Modern international legal regime of the Arctic

Abstract. The current paper has presented the study of the international legal regime of the Arctic. There has been noted that at the present stage of development there are five Arctic states that have certain rights in relation to this territory, but the current legal framework does not allow speaking about

the certainty of its international legal status. Thus, there has been drawn a special attention to the fact that today there is no international treaty that would define the international legal regime of the Arctic. In this regard, there has been concluded that this situation gives rise to various problems and contradictions associated with the definition of territories belonging to a particular country. There has been given a positive experience of Antarctica since its legal regime is currently properly regulated. In addition, the paper has suggested directions for improving the legislation of the Russian Federation in terms of establishing the legal regime of the Arctic, since it is hardly possible to call the legal norms in this area perfect. As a result of the study, there has been concluded that the systematic improvement of the legislative framework and the contribution to the fulfilling of this activity of all Arctic and other states is an objective necessity.

Keywords: Arctic; legal regime; international norms; ocean; territory; contract.

Длительный период времени территория Арктики воспринималась в качестве безжизненной ледяной пустыни, однако с течением времени ситуация стала стремительно меняться. Во многом это обусловлено тем, что по истечении определенного периода времени стало доподлинно известно, что данная территория обладает определенными преимуществами, среди которых особо выделяют наличие необходимых для нормальной жизнедеятельности человечества ресурсов. На этом фоне вопросы, непосредственно связанные с разработкой месторождений на территории Арктики, получили особую актуальность, а изменение геополитической расстановки мировых сил актуализировали вопросы, связанные с использованием морских северных путей, что сделало данную территорию новым центром территориальных притязаний [7].

Разногласия относительно международно-правового статуса Арктики сегодня являются одним из наиболее известных конфликтов международного характера. На современном этапе термин «Арктика» используется для определения физико-географического района земли, к которому относятся окраины двух материков — Евразии и Северной Америки, примыкающие к Северному полюсу. Также в содержание данного понятия включают почти весь Северный Ледовитый океан и расположенные в нем острова, а также определенные части Атлантического и Тихого океана. Однако примечательным является тот факт, что правовой режим Арктики характеризуется изменчивостью, динамизмом. Это связано с нуклонным процессом сокращения ледяного покрова площадей Северного Ледовитого океана. В этих условиях все больше нарастает конкуренция различных государств в сфере освоения Арктики, изучения и использования природных богатств, которые на данной территории расположены.

Географическое положение Арктики предопределяет тот факт, что за данную территорию ведется многолетняя конкурентная борьба, а сама Арктика характеризуется высокой значимостью для внешней политики государств, является важным фактором развития международных отношений. Государства, территории которых относятся к данному региону, считают Арктику важным резервом своего дальнейшего развития. Причиной этого являются природные богатства Арктики. Во-первых, речь идет о значительных запасах пресной воды, тогда как уже сегодня всеми признается, что уже в скором будущем пресная вода станет крайне дефицитным ресурсом. Во-вторых, Арктика является местом нахождения больших запасов полезных ископаемых. Речь идет о таких полезных ископаемых как, например, нефть (около 13% мирового запаса нефти расположены в Арктике), природный газ (для него данный показатель составляет около 30%), объективная необходимость в которых весьма существенно возросла на фоне проведения специальной военной операции на Украине и связанных с ней перебоев в поставках нефти и газа. Более того, данная территория обладает стратегическими преимуществами в части расположения для практической реализации оборонных задач, что особенно актуально на современном этапе развития, для которого характерен поиск новых площадок для расположения войск и вооружения некоторыми странами мира, преимущественно США. В этом аспекте Арктика весьма привлекательна еще и тем, что данная территория обладает сложной досягаемостью и суровыми климатическими условиями, что предоставляет дополнительные военные преимущества [2].

Факторы, которые были указаны выше, во многом предопределяют желание многих стран мира частично или полностью установить над территорией Арктики индивидуальное господство. Исключением не является и Российская Федерация, так как наша страна преследует в Арктике различные национальные интересы. К числу таковых стоит отнести использование Арктики для стратегической ресурсной базы, использование Северного морского пути, равно как сохранение Арктики в качестве зоны сотрудничества и мира. Отметим, что данные интересы обладают высокой практической значимостью, так как использование территории Арктики для получения ресурсов, необходимых для стратегического развития страны, обеспечило бы выполнение задач, стоящих перед Российским государством в социально-экономической сфере. Кроме того, Арктика, а именно Северный морской путь является фактором, оказывающим заметное влияние на формирование в стране системы единой транспортной коммуникации. Однако несмотря на то что Российская Федерация преследует свои интересы, она уделяет особое внимание сбережению и охране уникальных экологических систем, которые имеют место на данной территории, что указывает на наличие комплексного подхода к ее освоению Российской Федерацией.

Говоря о международно-правовом режиме Арктики, стоит напомнить, что на современном этапе развития данный регион определенного международно-правового статуса пока не имеет. Одновременно с этим в настоящее время действует комплекс правовых норм как на уровне национальных законодательств различных государств мира, так и на уровне двусторонних и многосторонних международных договоров, которые закладывают основы правового статуса рассматриваемого региона. В первую очередь упоминания заслуживают международные договоры в данной сфере. Среди них могут быть названы следующие акты: Конвенция ООН по морскому праву 1982 г., Чикагская конвенция о гражданской авиации 1944 г., Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в трех средах 1963 г., Соглашение о сохранении белых медведей 1973 г.

Как уже упоминалось, в рассматриваемой сфере регулирования действуют не только многосторонние международные договоры, но также и двусторонние договоры, заключаемые странами, территория (часть территории) которых относится к региону Арктики. В настоящее время арктическими государствами признаются Россия, Канада, США, Дания и Норвегия. Кроме того, на современном этапе используется термин «приарктические государства», которыми определяют Исландию, Швецию и Финляндию, а указанное название они получили в связи с тем, что они не имеют прямого выхода к океану. В то же время сегодня существует множество стран-новичков, которые в последние годы стали активно заявлять о своих притязаниях на земли Арктики. К числу таких стран вполне можно отнести Китай, Японию, Германию, Корею и некоторые страны Европейского Союза. Конструктивные подходы данных государств по осуществлению политики в отношении региона Арктики оказывают существенное влияние на развитие статуса данного региона. Кроме того, политика данных государств в отношении Арктики влияет и на сами эти государства, на их политику и экономику, на все общество в целом [5].

Возвращаясь к анализу международно-правового статуса Арктики, отметим, что несмотря на наличие различных международных актов, конвенций, соглашений и договоров, сегодня не существует международного договора, который бы полно и емко определял правовой статус Арктики. Полагаем, что оценить данную ситуацию с положительной точки зрения весьма затруднительно, так как на ее фоне правовой статус данной территории по-прежнему остается неопределенным. В свою очередь, что касается актов национального законодательства, то на территории нашей страны действует широкая совокупность нормативных правовых актов по данному вопросу, которые были приняты в разное время, а некоторые из них были приняты настолько давно, что вопрос об их актуальности остается открытым. Ситуация осложняется тем, что многие акты, разработанные в советский период отечественной истории, были приняты органами государственной

власти, которые в настоящее время уже упразднены. Сложившаяся ситуация является фактором, препятствующим быстрому и эффективному решению спорных вопросов, касающихся статуса Арктики, устранению возникающих неясностей или противоречий. В качестве примера может быть названо постановление ЦИК и СНК СССР от 15 апреля 1926 г., которое предусматривало, что в случае открытия в Северном Ледовитом океане новых островов и земель, последние должны быть признаны советской территорией, однако реализация данного положения сегодня не представляется возможной из-за потенциального конфликта других арктических государств. Однако несмотря на новые геополитические, социальные, а также иные реалии, многие акты продолжают действовать, что требует определенного внимания со стороны законодателя.

На фоне неопределенного международно-правового режима Арктики, сегодня продолжаются активные дискуссии и споры относительно режима этой территории. Представляется вполне естественным, что господство над Арктикой хотят получить все пять арктических государств. При этом в настоящее время существует два ведущих подхода к рассмотрению статуса такого региона, как Арктика. С позиций первого подхода Арктику предлагается рассматривать в качестве определенной, характеризующейся значительной спецификой части территории арктических государств. Данная позиция основывается на рассмотрении Северного Ледовитого океана как открытого места, представляющего собой ледяную поверхность, и непосредственно открытого моря. Второй подход заключается в том, что на фоне исторического процесса своего развития, равно как на фоне некоторых географических особенностей, некоторые страны говорят о том, что они обладают определенными преимуществами в отношении этой территории, в частности, на ее арктические сектора. В частности, о своих преимуществах заявляет Канада, так как в Арктике проживает более 100 тыс. канадцев, а арктические земли Канады входят в множество административных районов. Кроме того, о наличии ряда преимуществ также заявляет Российская Федерация. Полагаем, что говорить о таких преимуществах в данном случае вполне закономерно, так как именно Россия внесла существенный вклад в освоение арктических земель. В частности, мировым сообществом давно признано, что вклад А. В. Колчака в освоении указанных земель является весьма значимым и ценным.

Стоит отметить, что секторальный принцип разделения арктических земель впервые был разработан Департаментом внутренних дел Канады в 1904 г. Данный подход основывался на признании за приарктическими государствами определенных прав на территории Арктики. Следует отметить, что указанные права при этом не признавались суверенными. Целью создания упомянутого подхода являлась защита интересов приарктических государств при регулировании статуса тех районов Арктики, географические и климатические особенности которых

обуславливают их высокую важность для приарктических государств. Мнения арктических государств относительно рассматриваемого принципа разделились. В частности, США и Норвегия данный подход не разделяли, полагая, что в освоении Арктики арктические государства имеют определенные преимущества перед приарктическими государствами. Аналогичной позиции придерживалась и Дания, являющаяся сувереном Гренландии. Несогласие государств по вопросу секторальной системы приводит к возникновению затруднений в установлении правового режима Арктики, так как молчаливое противостояние тех стран, которые были указаны выше, весьма затруднительно назвать разрешенным. Одновременно с этим именно секторальный принцип разделения Арктики получил сегодня наиболее широкое распространение. Например, как отмечает И. С. Жудро, «правовой режим Арктики, который основан на секторальном принципе разделения сфер суверенитетов полярных государств, стоит рассматривать в качестве общей нормы международного права» [4]. Кроме того, исследователь отмечает, что применимо к секторальному разделению арктического пространства стоит говорить о том, что сегодня имеют место устоявшиеся международно-правовые обычаи. Не согласиться с данной точкой зрения весьма затруднительно, так как использование международных правовых обычаев в Арктике представляет собой многолетнюю правоприменительную практику арктических государств, которая получила свое признание во всем мировом сообществе. Так, в соответствии с обычаями международного права лишь пять государств признаются распространяющими свой государственный суверенитет на внутренние морские воды, морское дно и территориальное море Арктики, реализуя там все вытекающие из суверенитета полномочия.

Одновременно с этим в научной литературе целесообразность секторальной концепции Арктики часто ставится под сомнение. Широкое распространение получило мнение о том, что доктрина национальных секторов вполне применима к суше, в частности, к архипелагам и островам, но совершенно не применима к водным территориям. Как следствие, к водным территориям стоит применять конвенционные принципы, в том числе отраженные в Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Во многом это обусловлено тем, что именно в этом документе установлены права и обязанности государств в части судоходства, разработки дна, загрязнения и сохранения морских ресурсов, а также добычи таких ресурсов, как рыба и нефть, правила рассмотрения споров, которые возникают в указанной сфере. Действительно, конвенционная концепция представляет определенный научный интерес, так как Арктика преимущественно состоит из океана, окруженного землей суверенных государств, а указанная Конвенция активно способствует установлению юрисдикционных границ в арктических водах. Однако в то же время секторальный принцип при определении арктических зон видится более

обоснованным, равно как более традиционным для данной территории. В связи с этим необходимости в том, чтобы полностью изменить подход к определению границ в данном аспекте, сегодня нами не усматривается.

Также в рамках представленного исследования стоит указать на наличие такой проблемы, которая непосредственно связана с разграничением континентальных шельфов в районе хребтов Менделеева и Ломоносова, расположенных в Арктике. Как уже упоминалось, сегодня суверенные права в отношении значительных пространств арктического региона признаются лишь за пятью государствами. Отсчет соответствующих территорий ведется от прямых исходных линий. Кроме того, к суверенной территории данных государств относят соответствующие районы ледовых и водных пространств. Несмотря на высокую важность Арктики для арктических и приарктических государств, а также для международного сообщества в целом, правовой режим районов Арктики вплоть до настоящего времени характеризуется неопределенностью. Сложившееся положение имеет и негативные последствия в практической сфере. Попытка решения обозначенной проблемы была предпринята Российской Федерацией путем подачи заявки в Комиссию ООН относительно определения границ. Данная заявка была сформулирована по результатам экспедиции к Северному полюсу. В рассматриваемом документе содержалось предложение по определению границ континентального шельфа. Также в данной заявке Россия предлагала расширить континентальный шельф в Арктической части и в Охотском море. Процесс рассмотрения данной заявки был долгим и завершился лишь спустя 13 лет. По результатам рассмотрения заявки было принято положительное решение, и анклав Охотского моря, площадь которого составляет более 52 тыс. кв. км, был признан территорией РФ. Позднее в Комиссию ООН Россией была внесена еще одна заявка. Данная заявка включает притязание на территорию Арктики площадью 1,2 млн кв. км. Рассмотрение данной заявки до настоящего времени не завершено, и сформулировать прогноз относительно результатов ее рассмотрения представляется весьма затруднительным в существующей геополитической ситуации. В случае принятия положительного решения по данной заявке Российская Федерация получит суверенное право осуществлять разработку и разведку многочисленных и разнообразных ресурсов (минеральных и т.д.), расположенных на континентальном шельфе. Следует отметить, что речь идет о крайне значительных объемах ресурсов. По предварительной оценке, их количество составляет около 83 млрд т. Это количество сопоставимо с запасами Западной Сибири [2]. Однако ситуация с возможным удовлетворением этой заявки во многом осложняется тем, что Канада никоим образом не признает права России на хребет Ломоносова, так как априори считает его своей территорией. На этом фоне данная страна проводит активную политику, направленную на то, чтобы расширить свои морские границы в арктической зоне, и она по

праву является страной, которая наравне с Россией ведет активную борьбу за арктические земли. Полагаем, что в данном случае вполне можно говорить о наличии противостояния между этими двумя странами, а путем преодоления конфликта между ними можно назвать совместную работу данных стран в части соблюдения ими различных норм международного права.

В связи с тем, что универсальных норм международного права в данной сфере сегодня не существует, объективной необходимостью сегодня является заключение международного договора, определяющего правовой статус Арктики, а за основу данного механизма стоит взять заключение договора по земле Антарктики [Договор о запрещении испытаний ядерного оружия в атмосфере, в космическом пространстве и под водой 1963 г.]. Кроме того, сегодня видится необходимость в разработке совокупности рекомендаций, направленных на координацию усилий арктических государств, в также приарктических государств по определению такого правового режима Арктики, который бы был способен удовлетворять интересы как мирового сообщества, так и государств, примыкающих к Арктике и заявляющих свои права на данные территории, так как именно представители данных стран внесли существенный вклад в ее освоение и развитие. Это в полной мере относится и к Российской Федерации, основная задача которой сегодня состоит в планомерном дальнейшем совершенствовании правовых норм в части регулирования статуса Арктики и отдельных ее районов, регламентации осуществления в данном регионе различных видов деятельности (исследовательской, добывающей, производственной и т.д.). Не менее важной является разработка правовых норм, которые затрагивали бы земли Арктики и регулировали такие аспекты, как проведение работ по исследованию арктических земель, судоходство, вопросы экологии и прочее. Таким образом, международно-правовой статус Арктики в настоящее время не определен, а для разрешения указанной ситуации требуется усиленная работа всего мирового сообщества по преодолению сложившейся ситуации.

Литература

1. Аржанов, И. А. Международно-правовой статус Арктики как элемент регионального геополитического соперничества // Вопросы политологии. — 2022. — Том 12. — № 1(77). — С. 230—236.
2. Бибилова, А. А. Международно-правовой режим Арктики // Аллея науки. — 2017. — Том 2. — № 16. — С. 717—721.
3. Жильцов, С. С. Арктика. Регион будущего развития : монография. — Москва : Аспект пресс, 2022.
4. Жудро, И. С. О применимости секторального принципа к разграничению дна Северного Ледовитого океана // Государство и право. — 2020. — № 3. — С. 152—162.
5. Сабитова, Э. Ш. Особенности международно-правового режима Арктики // Вопросы политологии. — 2020. — Том 10. — № 5(57). — С. 1613—1618.

6. Ширяева, В. Е. Правовой режим Арктики // Инновации. Наука. Образование. — 2021. — № 29. — С. 499—504.
7. Шитова, Т. В. Особенности международно-правового режима арктического континентального шельфа // Евразийский юридический журнал. — 2020. — № 4(143). — С. 52—55.

References

1. Arzhanov, I. A. Mezhdunarodno-pravovoy status Arktiki kak element regional'nogo geopoliticheskogo sopernichestva [International legal status of the Arctic as an element of regional geopolitical rivalry] // Voprosy politologii. — 2022. — Tom 12. — № 1(77). — S. 230—236.
2. Bibikova, A. A. Mezhdunarodno-pravovoy rezhim Arktiki [The international legal regime of the Arctic] // Alleya nauki. — 2017. — Tom 2. — № 16. — S. 717—721.
3. Zhil'tsov, S. S. Arktika. Region budushchego razvitiya [Arctic. Region of Future Development]: monografiya. — Moskva : Aspekt press, 2022.
4. Zhudro, I. S. O primenimosti sektoral'nogo printsipa k razgranicheniyu dna Severnogo Ledovitogo okeana [On the applicability of the sectoral principle to the delimitation of the bottom of the Arctic Ocean] // Gosudarstvo i pravo. — 2020. — № 3. — S. 152—162.
5. Sabitova, E. SH. Osobennosti mezhdunarodno-pravovogo rezhima Arktiki [Features of the international legal regime of the Arctic] // Voprosy politologii. — 2020. — Tom 10. — № 5(57). — S. 1613—1618.
6. Shirayayeva, V. Ye. Pravovoy rezhim Arktiki [Legal regime of the Arctic] // Innovatsii. Nauka. Obrazovaniye. — 2021. — № 29. — S. 499—504.
7. Shitova, T. V. Osobennosti mezhdunarodno-pravovogo rezhima arkticheskogo kontinental'nogo shel'fa [Features of the international legal regime of the Arctic continental shelf] // Yevraziyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2020. — № 4(143). — S. 52—55.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 339.543

Губин Алексей Владимирович,
кандидат экономических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Проблемы определения понятия и сущности таможенных процедур

Аннотация. В данной статье рассматриваются проблемы определения понятия и сущности современных таможенных процедур. Изучена эволюция понятия таможенной процедуры. Рассмотрены позиции исследователей по сущности и содержанию данного понятия. Проанализированы проблемы применения данного термина в современной трактовке. Рассмотрены международные аспекты института таможенных процедур. Концепции таможенных процедур в таможенном законодательстве СССР не существовало. В первые годы деятельности таможенных органов РФ появилась концепция таможенных режимов, которая далее трансформировалась в таможенном законодательстве Таможенного союза в понятие таможенных процедур. Позже данная концепция была перенесена в таможенное право Евразийского экономического союза. В соответствии с мнением ряда авторов целесообразно говорить о таможенном процессе в виде использования как административных процедур, так и их особой формы — таможенных процедур. Протекание таможенных процедур во времени образует этапы этого процесса, которые дают возможность декларанту достичь цели перемещения товаров. Органы государственной власти контролируют и регулируют такую деятельность, формируют доходы федерального бюджета. Большинство исследователей предполагают, что сущность таможенной процедуры проявляется не просто как свод норм таможенного права, а как системы правил для регулирования действий последовательного прибытия и убытия товаров на/с территории Евразийского экономического союза. В связи с этим важно определить границы и сущность этого понятия. Кроме того, эволюцию данного термина необходимо рассматривать в контексте международных правовых актов.

Ключевые слова: таможенный режим; таможенная процедура; юридическая процедура; юридический режим; юридический процесс; таможенное регулирование.

Aleksey V. Gubin,

Candidate of Economic Sciences, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Problems of defining the concept and essence of customs procedures

Abstract. The current paper deals with the problems of defining the concept and essence of modern customs procedures. There has been studied the evolution of the concept of the customs procedure. There have been considered the opinions of researchers on the essence and content of this concept. There have been analyzed the problems of using this term in the modern interpretation. There have been studied international aspects of the institution of customs procedures. The concept of customs procedures did not exist in the customs legislation of the USSR. In the first years of the activities of the customs authorities of the Russian Federation, the concept of customs regimes appeared, which was further transformed in the customs legislation of the Customs Union into the concept of customs procedures. Later, this concept was transferred to the customs law of the Eurasian Economic Union. In accordance with the opinion of several authors, it is worth talking about the customs process in the form of using both administrative procedures and their special form 'customs procedures'. The course of customs procedures in time forms the stages of this process, which enable the declarant to achieve the goal of moving goods. State authorities control and regulate such activities, form the revenues of the federal budget. Most researchers suggest that the essence of the customs procedure is manifested not just as a set of customs law, but as a system of rules for regulating the actions of the sequential arrival and departure of goods to/from the territory of the Eurasian Economic Union. In this regard, it is important to define the boundaries and essence of this concept. In addition, the evolution of this term must be considered in the context of international legal acts.

Keywords: customs regime; customs procedure; legal procedure; legal regime; legal process; customs regulation.

Таможенная процедура — это один из ключевых элементов института таможенного регулирования. Поэтому важно определить границы и сущность данного понятия.

В соответствии с п. 34 ст. 2 Таможенного кодекса Евразийского экономического союза (далее — ТК ЕАЭС) таможенная процедура является совокупностью норм, определяющих условия и порядок использования товаров на таможенной территории Союза или за ее пределами.

Однако до такой формулировки данное понятие претерпело определенную трансформацию сначала в таможенном законодательстве РФ, а затем таможенном законодательстве Таможенного союза и, впоследствии, в таможенном праве Евразийского экономического союза (далее — ЕАЭС).

В Таможенном кодексе СССР понятие «таможенная процедура» не использовалось. В первом Таможенном кодексе Российской Федерации, утвержденном Верховным Советом РФ 18 июня 1993 г. № 5221-1 (п. 12 ст. 18) было введено понятие «таможенный режим», которое было определено в качестве «совокупности положений, определяющих статус товаров и транспортных средств, перемещаемых через таможенную границу Российской Федерации, для таможенных целей». В той же статье (п. 15) было сформулировано понятие «таможенное оформление» — процедура помещения товаров и транспортных средств под определенный таможенный режим и завершения действия этого режима в соответствии с требованиями и положениями настоящего Кодекса. Таким образом помещение товаров под таможенный режим признавалось процедурой.

Во втором Таможенном кодексе Российской Федерации от 28 мая 2003 г. № 61-ФЗ (п. 21 ст. 11) появляется понятие «таможенная процедура», которое было раскрыто как «совокупность положений, предусматривающих порядок совершения таможенных операций и определяющих статус товаров и транспортных средств для таможенных целей». Между тем в той же статье (п. 22) термин «таможенный режим» раскрывался как «таможенная процедура, определяющая совокупность требований и условий, включающих порядок применения в отношении товаров и транспортных средств таможенных пошлин, налогов и запретов и ограничений, установленных в соответствии с законодательством Российской Федерации о государственном регулировании внешнеторговой деятельности, а также статус товаров и транспортных средств для таможенных целей в зависимости от целей их перемещения через таможенную границу и использования на таможенной территории Российской Федерации либо за ее пределами», т.е. таможенный режим по своей природе был признан разновидностью таможенной процедуры.

Многие исследователи положительно восприняли такую трактовку. Например, Г. В. Матвиенко рассматривала таможенные процедуры и таможенные режимы (как их составную часть) в качестве частей таможенного процесса. По мнению автора, временное действие таможенных режимов формирует этапы таможенного процесса, прохождение через которые дает право декларанту достичь цели перемещения товара, при этом государство контролирует и регулирует такую операцию, формирует доходы федерального бюджета. Осуществление таможенного процесса предполагает как использование административных процедур, так их особого вида — таможенных процедур [1].

Тем не менее среди исследователей продолжались дискуссии о целесообразности соотношения данных понятий. В частности, В. И. Крусс подверг критике трактовку таможенного режима как разновидности таможенной процедуры, так как это породило отрицательную практику при разработке подзаконных нормативных актов, которые должны решать сугубо утилитарные задачи. При этом автор обосновал глубокое различие между правовыми режимами и юридическими процедурами [2].

Далее, при разработке положений Таможенного кодекса Таможенного союза понятие «таможенный режим» не использовалось, а таможенная процедура в дальнейшем определялась как «совокупность норм, определяющих для таможенных целей требования и условия пользования и (или) распоряжения товарами на таможенной территории Таможенного союза или за ее пределами». Позже практически в неизменном виде данное понятие перешло в ТК ЕАЭС. В итоге понятие «таможенная процедура» приобрело свою современную трактовку.

В результате понятие «таможенная процедура» фактически стало тождественным термину «таможенный режим». Отметим, что во втором Таможенном кодексе РФ содержание данного понятия также включало в себя еще и таможенные операции. В п. 20 ст. 11 данного правового акта таможенные операции определялись как «отдельные действия в отношении товаров и транспортных средств, совершаемые лицами и таможенными органами ... при таможенном оформлении товаров и транспортных средств».

Однако ряд исследователей уточняет и расширяет данное понятие. Так, В. Н. Гречуха определил таможенную процедуру не как совокупность норм, а как систему норм, которая регламентирует установленную совокупность действий в связи с прибытием товаров на таможенную территорию, нахождением и использованием их на данной территории, и убытием с нее. Субъектами данных правоотношений являются таможенные органы и лица, обладающие полномочиями в отношении прибывших товаров. В качестве действий рассматривается избрание таможенной процедуры и ее смена, помещение под таможенную процедуру, соблюдение условий помещения под таможенную процедуру, проведение соответствующего таможенного контроля в отношении условий помещения под таможенную процедуру и использование товаров в соответствии с ней, ответственность за несоблюдение перечисленных условий и пр. [3]

Составители и авторы «Комментария к Таможенному кодексу Таможенного союза...» в расширительном значении в качестве таможенной процедуры рассматривают определенный правовой режим, содержащий различные средства регулирования, как административно-правовые, так и финансово-правовые. Данные средства регламентируют правоотношения, связанные с перемещением товаров через таможенную границу между таможенным органом и лицом, обладающим

полномочиями в отношении товаров и перемещающих их для различных целей [4].

О. В. Гречкина и А. К. Тугушев провели водораздел между часто смешиваемыми понятиями «административная процедура» и «таможенная процедура». Они выразили позицию, что таможенная процедура является уникальным институтом административного права. Его уникальность заключается в том, что ему присущи одновременно как свойства административных процедур, так и признаки правового режима [5].

В своей более ранней научной работе А. К. Тугушев обосновал утверждение, что данное в действовавшем на момент написания статьи Таможенном кодексе Таможенного союза понятие таможенной процедуры не раскрывало сущностного понимания таможенных процедур как определенного процесса, выражающегося в совершении определенных действий участниками внешнеторговых операций и таможенными органами. В итоге данное понятие не содержало того, какие результаты преследуются при помещении товаров под таможенные процедуры. Был упущен тот факт, что выбор определенной таможенной процедуры приводит к применению установленного набора мер таможенного регулирования в отношении товаров и использованию соответствующего порядка пользования и распоряжения товарами. Далее автор сформулировал концепцию понятия таможенной процедуры, поставив на первое место порядок пользования и/или распоряжения товарами на/вне таможенной территории ЕАЭС. Данный порядок, в свою очередь, обусловлен целями перемещения товара. В зависимости от этих целей должен применяться соответствующий набор мер таможенного регулирования [6].

С. А. Агамагомедова сделала вывод, что таможенная процедура является набором различных процедурных норм (или административно-процедурным институтом). Данные нормы регламентируют административную процедуру того, как могут быть перемещены товары через таможенную границу. При этом все эти действия осуществляются под таможенным контролем. На основе этого автор пришла к заключению, что существует несоответствие между понятиями «административная процедура» и «таможенная процедура» [7]. Начиная с Таможенного кодекса Таможенного союза понятие таможенной процедуры было существенно сужено и, по сути, стало тождественным термину «таможенный режим», от которого отказались разработчики данного правового акта.

Многие авторы остаются сторонниками понятия «таможенный режим», так как считают его более содержательным и точным. По своей сути, по их мнению, таможенный режим как раз является частью правовых режимов.

В связи с дискуссией ряда авторов в отношении закрепленного в таможенном праве понятия «таможенная процедура» необходимо

отметить, что многие из них делают акцент только на перемещении товаров. Однако помещение товаров под конкретную таможенную процедуру не всегда связано с пересечением товарами таможенной границы. Например, продукты переработки, отходы и остатки образуются уже на таможенной территории, являясь при этом иностранным товаром, и не покидая ее, могут быть помещены под таможенные процедуры, применимые к ним. Такая ситуация возникает в связи с применением таможенных процедур свободной таможенной зоны, свободного склада, переработки на таможенной территории/для внутреннего потребления.

Весьма сложно указать цель помещения товаров под таможенную процедуру в ее понятии из-за многообразия таких целей. В наиболее общем плане такие цели привязываются к характеру сделки, в соответствии с которой товары перемещаются через таможенную границу и помещаются под избранную таможенную процедуру. Кроме того, российские и иностранные лица могут перемещать товары для собственных нужд.

В связи этим интересна новая трактовка таможенной процедуры, сформулированная Н. А. Назаренко и М. С. Савченко. Они рассматривают данное понятие в качестве установленной таможенным правом модели вовлечения в экономический или культурный оборот товара, который был перемещен через таможенную границу (либо был уже получен на таможенной территории). Данная модель вовлечения в оборот основана на соблюдении баланса публичных и частных интересов. Обосновывая новое понятие таможенной процедуры, авторы предложили определить таможенную процедуру в качестве совокупности условий вовлечения товаров во внешний или внутренний хозяйственный (культурный) оборот с соблюдением установленных запретов и ограничений, уплатой таможенных платежей. Таким образом можно реализовать свои права на ввоз/вывоз товаров, пользование ими на таможенной территории или за ее пределами [8]. Авторы в качестве основного предназначения таможенных процедур рассматривают определение ряда регламентированных нормами таможенного права условий, соблюдая которые, лицо, обладающее полномочиями в отношении товаров, может вовлечь их во внутренний или внешний хозяйственный (культурный) оборот. Таким образом, таможенная процедура рассматривается прежде всего как инструмент правового регулирования.

Важным моментом, который отметили авторы, является соблюдение баланса публичных и частных интересов при применении таможенных процедур. Если интерес лица, перемещающего товары, заключается в реализации своих потребностей (прямых или опосредованных), то интерес государства — применение мер таможенного регулирования, формирование федеральных доходов и достижение иных общественных целей. Сущностное понимание таможенных процедур дало авторам возможность определить их основное предназначение — создать такие

условия для вовлечения товаров, перемещенных через таможенную границу либо полученных на таможенной территории, в экономический (культурный) оборот, который бы позволил бы обеспечить оптимальный баланс публичных и частных интересов при осуществлении внешнеторговых операций [8].

Однако несмотря на детальное изучение правового характера таможенной процедуры, нельзя упускать из вида международный аспект появления понятия «таможенная процедура». Несмотря на то что Россия присоединилась к Киотской конвенции о гармонизации и упрощении таможенных процедур (далее — Киотская конвенция) лишь в 2010 г., очевидно, что таможенное законодательство РФ и до того разрабатывалось под влиянием данного документа. Интересным фактом является то, что данное понятие используется как в названии, так и в тексте документа, однако его определения в Конвенции не приводится. Тем не менее в глоссарии Всемирной таможенной организации, которая администрирует Конвенцию, данное понятие раскрывается: «*customs procedure — treatment applied by the Customs to goods which are subject to Customs control*», или «таможенная процедура — режим (регулирование), применяемый (ое) таможенной службой к товарам, подлежащим таможенному контролю» [<https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/glossary-of-international-customs-terms/glossary-of-international-customs-terms.pdf?db=web>]. И здесь действительно речь идет именно о правовом режиме/правовом регулировании.

Данное определение и далее встречается в официальных международных документах, например, в гл. 4 «Таможенные процедуры», которая является частью Тихоокеанского соглашения о более тесных экономических отношениях плюс (*PACER Plus*). Это соглашение о свободной торговле между членами Форума Тихоокеанских островов (Островные страны Форума плюс Австралия и Новая Зеландия), которое вступило в силу 13 декабря 2020 г. [<https://pacerplus.org/resources/public/chapter-4-summary-customs-procedures>].

Таким образом, современное понятие «таможенная процедура» соответствует его международной трактовке.

Однако существует проблема, связанная с применением данного термина. Очевидно, что понятие «таможенная процедура» в ТК ЕАЭС ограничено теми 17 таможенными процедурами, которые упомянуты в соответствующем разделе. Однако случаев перемещения и использования товаров больше, так как в соответствии с разделом V ТК ЕАЭС отдельные виды товаров перемещаются без помещения под таможенные процедуры в целях сокращения таможенных формальностей, так как они ввозятся или вывозятся преимущественно не для целей реализации, но к ним также применяются определенные меры таможенного регулирования. Основное

требование — сохранение целевого характера использования товаров. Так, например, товары для личного пользования не должны ввозиться для коммерческих целей, а транспортные средства международной перевозки не должны применяться для внутренних перевозок. В противном случае такие товары должны быть помещены под соответствующие таможенные процедуры.

Таким образом, возникает расширенное и более узкое понимание таможенных процедур. В расширенном понимании таможенные процедуры применяются ко всем товарам, перемещаемым через таможенную границу, либо иностранным товарам, полученным или находящимся на таможенной территории. Например, вопросы перемещения товаров, которые по ТК ЕАЭС не помещаются под таможенные процедуры (товары для личного пользования, припасы, транспортные средства международной перевозки), в Киотской конвенции регламентируются Специальным приложением J «Специальные процедуры», т.е. являются разновидностью таможенных процедур (хотя необходимо отметить, что Россия не ратифицировала данные специальные приложения).

Рассмотрим еще один международный документ — Соглашение о Всеобъемлющем региональном экономическом партнерстве, разработанное на базе Ассоциации государств Юго-Восточной Азии. Таможенной процедуре там дается следующее определение: «...*the measures applied by the customs authority of a Party to goods and to the means of transport that are subject to its customs laws and regulations*» («...меры, применяемые таможенным органом Стороны к товарам и транспортным средствам, на которые распространяются ее таможенные законы и правила») [<https://rcepsec.org/wp-content/uploads/2020/11/Chapter-4.pdf>].

Подводя итог, целесообразно сделать следующие выводы.

1. Сущность понятия «таможенная процедура» до сих пор вызывает дискуссии среди ученых, которые соотносят его либо с юридическим процессом, юридической процедурой либо с юридическим режимом.

2. Вызывает споры формулировка данного понятия (закрепленная в ТК ЕАЭС). Многие авторы считают, что она неправильно отражает содержание таможенной процедуры, в частности, отсутствует какое-либо целеполагание.

3. Причиной появления в таможенном праве данного понятия во многом послужили международные документы, в первую очередь Киотская конвенция.

4. В международных документах понятие таможенной процедуры формулируется максимально широко, как меры регулирования, применяемые к перемещаемым (перемещенным) через таможенную границу товарам.

5. В ТК ЕАЭС понятие таможенной процедуры сводится к выбору одной из 17 возможных таможенных процедур, хотя существуют варианты перемещения товаров без помещения под таможенную процедуру.

В заключении попытаемся дать расширенную формулировку данного понятия. Таможенная процедура — совокупность мер таможенного регулирования, применяемых к декларируемым товарам, иные условия перемещения, пользования и распоряжения ими, которые определяются исходя из целей и особенностей перемещения, использования и состояния товара.

Литература

1. Матвиенко, Г. В. Взаимодействие и классификация таможенных процедур // Финансовое право. — 2008. — № 4 // СПС КонсультантПлюс.
2. Крусс, В. И. О дефиците конституционного правопонимания и неконституционности нормативных конструкций российского таможенного законодательства // Конституционное и муниципальное право. — 2010. — № 10. — С. 42—53 // СПС КонсультантПлюс.
3. Гречуха, В. Н. Транспортное право: правовое регулирование деятельности воздушного транспорта : монография. — Москва : Юстиция, 2016.
4. Научно-практический комментарий к Таможенному кодексу Таможенного союза ЕврАзЭС (постатейный) / под редакцией А. Н. Козырина // СПС КонсультантПлюс. 2013.
5. Гречкина, О. В. Административные и таможенные процедуры в деятельности таможенных органов / О. В. Гречкина, А. К. Тугушев // Административное право и процесс. — 2017. — № 11. — С. 49—52.
6. Тугушев, А. К. К вопросу о понятии и классификации таможенных процедур в ЕАЭС // Административное и муниципальное право. — 2017. — № 7. — С. 31—38 // СПС КонсультантПлюс.
7. Агамагомедова, С. А. Административная процедура и таможенная процедура: проблема соотношения понятий // Административное и муниципальное право. — 2017. — № 6. — С. 27—34 // СПС КонсультантПлюс
8. Назаренко, Н. А. О понятии и содержании таможенной процедуры / Н. А. Назаренко, М. С. Савченко // Ленинградский юридический журнал. — 2015. — № 3(41). — С. 227—237 // СПС КонсультантПлюс.

References

1. Matviyenko, G. V. Vzaimodeystviye i klassifikatsiya tamozhennykh protsedur [Interaction and classification of customs procedures] // Finansovoye pravo. — 2008. — № 4 // SPS Konsul'tantPlyus.
2. Kruss, V. I. O defitsite konstitutsionnogo pravoponimaniya i nekonstitutsionnosti normativnykh konstruktsiy rossiyskogo tamozhennogo zakonodatel'stva [On the deficit of constitutional legal understanding and unconstitutionality of normative structures of Russian customs legislation] // Konstitutsionnoye i munitsipal'noye pravo. — 2010. — № 10. — S. 42—53 // SPS Konsul'tantPlyus.
3. Grechukha, V. N. Transportnoye pravo: pravovoye regulirovaniye deyatel'nosti vozdushnogo transporta [Transport law: legal regulation of air transport]: monografiya. — Moskva : Yustitsiya, 2016.

4. Nauchno-prakticheskiy kommentariy k Tamozhennomu kodeksu Tamozhennogo soyuza YevrAzES (postateynyy) [Scientific and practical commentary on the Customs Code of the EurAsEC Customs Union (item-by-article)] / pod redaktsiyey A. N. Kozyrina // SPS Konsul'tantPlyus. 2013.
5. Grechkina, O. V. Administrativnyye i tamozhennyye protsedury v deyatel'nosti tamozhennykh organov [Administrative and customs procedures in the activities of customs authorities] / O. V. Grechkina, A. K. Tugushev // Administrativnoye pravo i protsess. — 2017. — № 11. — S. 49—52.
6. Tugushev, A. K. K voprosu o ponyatii i klassifikatsii tamozhennykh protsedur v YEAEU [On the issue of the concept and classification of customs procedures in the EAEU] // Administrativnoye i munitsipal'noye pravo. — 2017. — № 7. — S. 31—38 // SPS Konsul'tantPlyus.
7. Agamagomedova, S. A. Administrativnaya protsedura i tamozhennaya protsedura: problema sootnosheniya ponyatiy [Administrative procedure and customs procedure: the problem of correlation of concepts] // Administrativnoye i munitsipal'noye pravo. — 2017. — № 6. — S. 27—34 // SPS Konsul'tantPlyus
8. Nazarenko, N. A. O ponyatii i sodержanii tamozhennoy protsedury [On the concept and content of the customs procedure] / N. A. Nazarenko, M. S. Savchenko // Leningradskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2015. — № 3(41). — S. 227—237 // SPS Konsul'tantPlyus.

МЕЖДУНАРОДНОЕ ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО

УДК 347.799.62

Посадская Анастасия Валерьевна,
Военно-морская академия имени Адмирала Флота
Советского Союза Н. Г. Кузнецова

Обоснование императивных условий российско-шведского сотрудничества по обследованию и подъему подводной лодки «Сом»

Аннотация. В настоящее время на дне Мирового океана находится тысячи затонувших рукотворных объектов, представляющих научно-техническую, историко-культурную или археологическую ценность. В списках объектов, затонувших в море, большое количество отечественных кораблей и судов, затонувших при различных обстоятельствах. В их числе и подводная лодка «Сом», погибшая в 1916 г. В статье обоснованы императивные условия российско-шведского сотрудничества по обследованию и подъему подводной лодки «Сом» на основе анализа положений Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г.

Ключевые слова: затонувший корабль; объект подводного культурного наследия; международное сотрудничество; императивные условия.

Anastasiya V. Posadskaya,
Naval Academy named after Admiral of the Fleet
of the Soviet Union N. G. Kuznetsov

Substantiation of the imperative conditions of Russian-Swedish cooperation on the search and lifting of the submarine “Som”

Abstract. Currently, at the bottom of the World Ocean there are thousands of sunken man-made objects of scientific, technical, historical, cultural, or archaeological value. The lists of objects sunk in the sea include many domestic ships and vessels that sank under various circumstances. Among them there is the submarine “Som”, which sank in 1916. The current paper has substantiated the imperative conditions for Russian-Swedish cooperation in the survey and recovery of submarine “Som” based on an analysis of the provisions of the 2001 UNESCO Convention on the Protection of the Underwater Cultural Heritage.

Keywords: sunken vessel; object of underwater cultural heritage; international cooperation; imperative conditions.

Зачастую многие из данных объектов, принадлежащих одному государству, затонули в водах, находящихся в юрисдикции другого государства. Такое положение дел требует организации международного сотрудничества между государством флага, которому принадлежит затонувший объект, и прибрежным государством, в водах которого затонул данный объект. Характерным примером проявления именно такого случая является затопление упомянутой подводной лодки «Сом» в шведских территориальных водах.

В последние годы в сообщениях средств массовой информации дискутируется вопрос о подъеме и последующей музеефикации (процесс превращения какого-либо историко-культурного объекта в музейный объект (экспонат) с целью максимального сохранения и выявления их историко-культурной, научной, художественной ценности [4]) подводной лодки «Сом», что существенно обогатит историко-культурный фонд Российской Федерации и будет напрямую способствовать повышению культурного уровня граждан нашей страны, формированию нравственных устоев и патриотических взглядов населения и, прежде всего, детей и юношества.

Очевидно, что для обследования и подъема данного корабля требуется организация сотрудничества между Российской Федерацией, как государством флага, и Королевством Швеция, как прибрежным государством. Осуществление данного межгосударственного взаимодействия требует решения комплекса задач, в том числе и в аспектах нормативно-правового регулирования, направленного на достижение согласия данных стран, регламентацию межгосударственного сотрудничества — установление обязанностей и соблюдение прав каждого из государств.

Таким образом, анализ и адаптация норм Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г., регулирующих статус объектов подводного культурного наследия и работу с ними, будет содействовать обследованию и подъему подводной лодки «Сом», что и предопределяет актуальность данного исследования.

Анализ вопросов по предмету исследования начнем с определения правового статуса затонувшего объекта.

Так, «Сом» — это вторая по списку подводная лодка Русского военно-морского флота (ВМФ), приобретена Российской империей в 1904 г. в США, где была построена тремя годами ранее и начинала службу под именем «*Fulton*». В 1905 г. подводная лодка была перевезена по Транссибу во Владивосток, где приняла участие в Русско-японской войне. С началом Первой мировой войны подводная лодка была перевезена сначала на

Черное море, а затем на Балтику, где выполнила несколько боевых походов. Подводная лодка «Сом» погибла 10 мая 1916 г. в боевом походе у шведских берегов — в проливе Оландсгаф [1]. В 2015 г. подводная лодка «Сом» была обнаружена и обследована компанией «*Ocean X Team*», специализирующейся на поиске, обследовании и подъеме морских историко-культурных артефактов [URL: <https://www.spb.kp.ru/daily/26412/3286490/> (дата обращения: 23 марта 2023 г.)].

Таким образом, правовой статус подводной лодки «Сом» как затонувшего объекта — боевой корабль, русская подводная лодка.

Соответственно этому государством флага выступает Российская Федерация как исторический правопреемник Российской империи. Это определено Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., устанавливающей, что затонувший военный корабль, независимо от статуса акватории затопления, является собственностью государства флага и остается под его суверенитетом, пока государство формально не откажется от него.

Следует отметить, что шведские власти сначала «*de-facto*» признали погибшую подводную лодку «Сом» русским военным кораблем, сделав соответствующую публикацию в национальном морском журнале [5], патронируемом королем Швеции, а затем и «*de-jure*», через официальное заявление. В 2016 г. была проведена совместная российско-шведская экспедиция по обследованию погибшей подводной лодки и места ее затопления [1].

При этом официально признав затонувший объект русской подводной лодкой «Сом», Швеция выполнила требование Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г., обязывающей информировать государства — участников данной Конвенции об идентификации обнаруженных объектов подводного культурного наследия.

Как рассмотрено выше, некоторые объекты, затонувшие в море, имеют историко-культурную ценность и являются объектами подводного культурного наследия. Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. определяет: «...подводное культурное наследие — это следы человеческого существования, имеющие культурный, исторический или археологический характер, которые частично или полностью, периодически или постоянно находятся под водой на протяжении *не менее 100 лет*..., [в их числе. — А. П.] суда..., любые их части, их груз или другое содержимое, вместе с их археологическим и природным окружением...».

Подводная лодка «Сом» — это раритет, образец военно-морской техники конца XIX — начала XX в., затонувший более 100 лет назад, имеет высокую культурно-историческую ценность, являясь второй, по списку, боевой подводной лодкой ВМФ России, сохранившейся, хотя бы и таким образом, до настоящего времени. Согласно изложенному и рассмотренной

выше нормы Конвенции ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. подводная лодка «Сом» является объектом подводного культурного наследия.

Важное требование Конвенции направлено на обеспечение «...должного уважения ко всем человеческим останкам, находящимся в морских водах...».

Известно, что во время последнего боевого похода на борту подводной лодки погибло два офицера и 16 матросов, что делает подводную лодку «Сом» военным захоронением.

Конвенция не регламентирует порядок проявления должного уважения к человеческим останкам. В этом случае считаем допустимым использование норм Российской Федерацией, установленных Законом РФ от 14 января 1993 г. № 4292-1 «Об увековечении памяти погибших при защите Отечества», применяемых по согласованию со шведской стороной.

Рассмотрим правовой статус акватории — места затопления подводной лодки «Сом».

Как известно, современный правовой режим морских акваторий установлен Конвенцией ООН по морскому праву 1982 г., которая выделяет пространство внутренних вод и территориального моря, прилегающей зоны и исключительной экономической зоны, архипелажных вод и континентального шельфа, проливы, используемые для судоходства, акватории открытого моря и международный район морского дна.

Район затопления подводной лодки «Сом» — пролив Седра-Кваркен (историческое название — Оландсгаф), разделяющий территорию Швеции, расположенную на восточном побережье Скандинавского полуострова, и архипелаг Аландских островов, принадлежащих Финляндии. Ширина пролива — 40 км. Соответственно этому территориальные воды Швеции распространяются до середины данного пролива с западной части [2; 3].

Непосредственное место затопления подводной лодки «Сом» находится на удалении 1,5 мили (2,8 км) от шведского побережья [URL: <https://www.spb.kp.ru/daily/26412/3286490/> (дата обращения: 23 марта 2023 г.)].

Таким образом, место затопления подводной лодки «Сом» — воды территориального моря Королевства Швеция, что определяет данную страну как «прибрежное государство» в понятиях, установленных Конвенцией ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г., наделяющих это государство соответствующими правами.

Проанализируем права и обязанности Российской Федерации, как государства флага, и Королевства Швеция, как прибрежного государства, в вопросах обследования и подъема подводной лодки «Сом».

Так, Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. устанавливает: «...никакое государство — участник не

осуществляет и не разрешает деятельность, направленную на государственное судно..., без согласия государства флага...».

Соответственно этому положению:

— статус подводной лодки «Сом», как русского военного корабля и объекта подводного культурного наследия, определяет право Российской Федерации, как государства флага, на распоряжение данным объектом подводного культурного наследия;

— обязанностью Королевства Швеция, как прибрежного государства, является препятствовать всем лицам, намеревающимся осуществить какую-либо деятельность на данном объекте подводного культурного наследия, за исключением внешнего осмотра (см. ниже).

Конвенция об охране подводного культурного наследия 2001 г. наделяет прибрежное государство исключительным правом регулировать и разрешать деятельность с объектами подводного культурного наследия во внутренних водах, территориальном море и архипелажных водах.

Поскольку затонувший объект находится в пределах территориального моря Швеции, ее исключительным правом, как прибрежного государства, является установление правил и разрешение деятельности на подводной лодке «Сом». В соответствии с этим Российская Федерация обязана согласовывать свои действия с Королевством Швеция и проводить различные работы на затонувшем объекте только с разрешения и в порядке, установленном шведским государственным органом.

В то же время Конвенция об охране подводного культурного наследия 2001 г. не препятствует исследовательской деятельности на объектах подводного культурного наследия, определяя следующее:

— поощряется ответственный и безвредный доступ с целью наблюдения или документирования «*in situ*» («на месте») подводного культурного наследия в целях информирования общественности о наследии, осознания ценности и охраны наследия, за исключением случаев, когда такой доступ не совместим с его охраной и управлением;

— подводное культурное наследие не должно эксплуатироваться в коммерческих целях.

Согласно этому положению третьи лица вправе осуществлять внешний осмотр затонувшей подводной лодки в целях ее изучения и информирования общественности, не нанося затонувшему объекту повреждений и не используя полученную информацию в коммерческих целях. Полагаем, что выполнение этих работ третьи лица вправе осуществлять в порядке, установленном шведскими властями.

Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. устанавливает правила, обязательные к исполнению, перед началом подъема затонувшего объекта на поверхность:

— до начала любой деятельности, направленной на подводное культурное наследие, готовится проектная документация, представляемая

компетентным ведомствам для получения разрешения и соответствующей экспертной оценки;

— извлеченное подводное культурное наследие помещается на хранение, консервируется, и управление им осуществляется таким образом, который обеспечивает его долговременное сохранение.

Соответственно этому перед началом работ по подъему подводной лодки «Сом» должны быть выполнены следующие работы:

— подготовлена проектная документация по подъему и консервации объекта подводного культурного наследия, получившая положительную экспертную оценку и представленная на рассмотрение компетентному ведомству;

— подготовлены средства консервации объекта подводного культурного наследия, по итогу которого будет гарантировано долговременное хранение объекта.

Обратим внимание, что Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. не определяет, на какую из сторон (включая третьи лица) эти работы могут быть возложены, устанавливая только обязательность выполнения данных действий. Это позволяет допустить, что такие работы могут быть выполнены Российской Федерацией, конечная цель деятельности которой — музеефикация подводной лодки «Сом». Однако не исключено, что такие работы могут быть выполнены и третьей стороной (в том числе и Швецией), действующей по поручению и в интересах Российской Федерации.

Также остаются «открытыми» вопросы выбора организации (специалистов) для экспертной оценки и ведомства, к чьей компетенции будет отнесена оценка проекта, поскольку такие работы еще не производились в мировой практике охраны объектов подводного культурного наследия. До настоящего времени известно ограниченное количество примеров таких работ. В частности, в 1961 г. были подняты обломки шведского парусного корабля «*Wasa*», затонувшего в 1628 г. Консервация деревянных конструкций корабля длилась 10 лет, и с 1971 г. корабль является экспонатом музея в Стокгольме. Иной пример консервации деревянных корабельных конструкций — это сохранение части английского корабля «*Mary Rose*», затонувшего в 1548 г., поднятого и законсервированного в конце XX в. Практика консервации металлических кораблей, длительное время находившихся в морской воде, нам не известна.

Очевидно, что признание результатов проекта и подготовка средств консервации объекта подводного культурного наследия, выполненные должным образом, относятся к компетенции шведской стороны. Это обусловлено тем, что Конвенция ЮНЕСКО об охране подводного культурного наследия 2001 г. возлагает на Королевство Швеция, как прибрежное государство, разрешение деятельности с объектами

подводного культурного наследия в своих территориальных водах и руководство такими работами.

В итоге данного анализа, полагаем: установленные нормы станут основой соглашения между Швецией, как прибрежным государством, наделенным полномочиями регулировать и разрешать деятельность с объектами подводного культурного наследия в своих территориальных водах, и Российской Федерацией, как государством флага, инициирующим подъем и заинтересованным в музеефикации подводной лодки «Сом».

Литература

1. Ведерников, Ю. В. В глубинах вод. Погибшие подводные лодки России. — Санкт-Петербург : Музей истории подводных сил России им. А. И. Маринеско, 2017.
2. Колесник, И. П. Международно-правовой режим пролива Седра-Кваркен // Ассоциация международного морского права: общественная организация // URL: <https://www.marinelaw.ru/> (дата обращения: 23 марта 2023 г.).
3. Лоция Балтийского моря. Ботнический залив. Часть IV. Або-Аландские шхеры и западный берег Ботнического залива. — Санкт-Петербург : ГУНИО Минобороны России, 2018.
4. Сиволап, Т. Е. Музееведение : учебное пособие. — Санкт-Петербург : Изд-во СПбГИКиТ, 2018.
5. Vedernikov, Y. Russian submarine «Som» — in two wars on three seas // Tidskrift я Sjöväsendet. — 2015. — № 4. — P. 389–392.

References

1. Vedernikov, YU. V. V glubinakh vod. Pogibshiye podvodnyye lodki Rossii [In the depths of the waters. Lost submarines of Russia]. — Sankt-Peterburg : Muzey istorii podvodnykh sil Rossii im. A. I. Marinesko, 2017.
2. Kolesnik, I. P. Mezhdunarodno-pravovoy rezhim proliva Sedra-Kvarken [The international legal regime of the Sedra-Kvarken Strait // Association of International Maritime Law: a public organization] // Assotsiatsiya mezhdunarodnogo morskogo prava: obshchestvennaya organizatsiya // URL: <https://www.marinelaw.ru/> (data obrashcheniya: 23 marta 2023 g.).
3. Lotsiya Baltiyskogo morya. Botnicheskiy zaliv. Chast' IV. Abo-Alandskiye shkhery i zapadnyy bereg Botnicheskogo zaliva [Pilot of the Baltic Sea. Gulf of Bothnia. Part IV. Abo-Aland skerries and the western coast of the Gulf of Bothnia]. — Sankt-Peterburg : GUNIO Minoborony Rossii, 2018.
4. Sivolap, T. Ye. Muzeyevedeniye [Museum studies]: uchebnoye posobiye. — Sankt-Peterburg : Izd-vo SPbGIKiT, 2018
5. Vedernikov, Y. Russian submarine «Som» — in two wars on three seas // Tidskrift я Sjöväsendet. — 2015. — № 4. — P. 389–392.

МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 341.225

Филиппова Марианна Юрьевна,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта РУТ (МИИТ)

Международное морское трудовое право: становление. Предпосылки «хозяйской власти» капитана

Аннотация. Международное морское право заслуженно считается одним из самых интересных правовых образований. Окруженное ореолом романтики, во многом основанное на правовых обычаях, идущих из глубины веков, с древности несущее в себе дух вольницы и моряцкого братства, морское право, как и само бескрайнее море, всегда оставляет простор для новых открытий. В статье рассматриваются вопросы возникновения правового регулирования труда моряков в ранних источниках морских обычаев. Исследуется эволюция отношений капитана и судовой команды. Формулируется содержание «хозяйской власти» капитана по отношению к экипажу и ее основные особенности.

Ключевые слова: морской обычай; морское право; судовой экипаж; капитан; найм на судно; власть нанимателя; Олеронский свиток; Морской закон Висби; Морское право Ганзейских городов.

Marianna Yu. Filippova,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

International maritime labor law: formation. Prerequisites for “master's power” of the captain

Abstract. International maritime law is deservedly considered one of the most interesting legal formations. Surrounded by a halo of romance, largely based on legal customs coming from the depths of centuries, bearing the spirit of freedom and sailor brotherhood since ancient times, maritime law, like the boundless sea itself, always leaves space for new discoveries. The current paper deals with the issues of the emergence of legal regulation of the labor of seamen in the early sources of maritime customs. There has been studied the evolution of the relationship between the captain and the ship's crew. There

has been formulated the content of the “master's power” of the captain in relation to the crew and its main features.

Keywords: maritime custom; maritime law; ship's crew; captain; hiring on a ship; power of an employer; The Rolls of Oléron; Hague-Visby Rules; Maritime law of the Hanseatic league.

Международное морское право охватывает великое множество публично-правовых и частноправовых отношений: по использованию морских пространств, обеспечению безопасности мореплавания, определению правового статуса судна, страхованию, морской перевозке грузов и пассажиров, и, конечно же, регулированию труда экипажей.

Уже самые ранние из дошедших до нас источники морского права содержат нормы о найме моряков — иначе и быть не могло, поскольку без судовой команды невозможно плавание.

Предприимчивость купцов, судовладельцев и мореплавателей, потребность в развитии торговых отношений явились основной движущей силой для развития морского судоходства и навигации, поиска новых морских путей, а также обусловили и возможность международного состава экипажей. Один из главных принципов морского права — принцип свободы моря — был признаваем римскими юристами даже после того, как Римская империя одержала победу над Карфагеном, своим главным морским соперником. По свидетельству историков морского права, римлянам принадлежит формула: «Так же как воздух и свет, море остается общим для человеческого рода, и, как эти элементы, не может быть собственностью ни отдельного лица, ни отдельного народа с исключением других» [1, стр. 9]. Такое правило предполагало возможность поступления на корабль свободного гражданина любого государства, с которым были возможны морские торговые связи. Косвенное подтверждение этому суждению находится в Родосском морском законе (*Lex Rhodia de jactu*) — памятнике древнего морского права, происхождение которого датируется VIII—IX вв.

Анализ текста указанного документа свидетельствует о том, что судовая команда состояла из лиц, нанятых по вольному найму, получающих фиксированную заработную плату. Об установлении конкретного размера денежной выплаты говорит, например, норма Родосского морского закона об обязанности матроса, причинившего товарищу телесные повреждения, возместить ему размер заработной платы за весь период нетрудоспособности [2, стр. 94].

Таким образом, в портовых городах любой матрос, ищущий работу, мог наняться на торговое судно — при условии одобрения его кандидатуры капитаном.

Исследователи морского права во все времена отмечали его международный характер. Профессор Императорского Новороссийского

университета, один из признанных ученых по морскому праву дореволюционного периода, Александр Федорович Федоров, писал, что «Так как при морском судоходстве приходится иметь непосредственное соприкосновение с лицами и местностями, принадлежащими к составу иностранных государств, а равно вследствие аналогичности условий морского торгового быта вообще — возникавшие в этой области правовые обычаи могли иметь применение и за пределами той области, где они появились. Во внимание к этому, регулирующая морскую торговлю сфера правовых норм, более чем какая-либо другая, как прежде, так и теперь, носит на себе отпечаток международного характера» [3, стр. 4].

Дальнейшее развитие законодательства о мореплавании полностью отвечает критериям международного: сборник обычаев морской практики, названный «*Consulado del mar*», составленный, предположительно, в Барселоне в период с XI по XIV в., применялся на всем побережье Средиземного и Адриатического морей, включая и Ближний Восток. В западных портах Кастилии, Франции и Англии действовал сборник «*Rôles d'Oléron*», имеющий французское происхождение, названный по имени острова в устье реки Луары. Временем создания «Свитка» (именно такое значение имеет слово *Rôles*) считаются XI—XIII вв., в некоторых источниках указывается 1166 г. [4] В северных морских портовых государствах первенство формирования норм морского судоходства принадлежало государствам Балтики. «Висбийское морское право» (Готландское водородное право), родоначальником которого считается собрание морских установлений, обобщенных в городе шведском городе Висби, расположенном на острове Готланд, в 1350—1400 гг., помимо положений, присущих торговым обычаям северных широт, содержит значительное количество норм, заимствованных из «*Consulado del mar*» и «*Rôles d'Oléron*». В 1591 г. участники Ганзейского торгового союза на съезде в немецком городе Любек утвердили «Сборник постановлений (рецессов) Ганзейских городов». Названный документ, постоянно дополняясь, полностью сформировался к 1614 г. и также включал в себя заимствования из содержания ранее названных актов.

Указанное обстоятельство еще раз свидетельствует о том, что открытие новых морских путей, расширение морских торговых связей между государствами способствовали и межгосударственному распространению правил о морской торговле, о страховании судов и грузов, о правовом положении судовладельцев, шкиперов (капитанов) и судовых экипажей.

Соответствующие правила унифицировали регулирование названных отношений и постепенно формировали единые подходы к осуществлению торгового мореплавания.

Получая свое формальное воплощение в сборниках морских постановлений, такие правила, с одной стороны, становились объектом комментариев юристов-правоприменителей, что способствовало доктринальному развитию теории морского права, с другой — служили

унифицированными источниками при рассмотрении консулами споров между купцами, участвовавшими в морской торговле. [Первоначально консулами именовались выборные судьи созданных в средние века специализированных морских судов.]

Анализ содержания названных документов позволяет выделить основные категории отношений, складывающихся между шкипером и командой при снаряжении судна в плавание и во время рейса. В частности, и Олеронский свиток, и Морские законы Висби, и Сборник морских постановлений Ганзейских городов включают в себя практически идентичные положения о распределении заработка моряков (за фрахт либо фиксированными долями), о возможностях капитана задержать оплату для матросов, «...не имеющих на судне одеяла и сундука», до выполнения ими всех обязательств в порту прибытия — за исключением случая, если такие члены экипажа не представят доказательства своей добропорядочности и исправной службы на протяжении всего обратного рейса. [Отсутствие на судне собственного имущества могло вызвать сомнение в серьезности трудовых намерений моряков. Не имея материальной привязанности к кораблю, они могли в любой момент его покинуть, не исполнив взятых на себя обязательств.]

В каждом из названных ранних источников морского права содержатся дисциплинарные правила: так, значительным проступком считалась ложь кому-либо из команды в период выполнения судовых обязанностей — «до того, как на стол подадут хлеб и вино», т.е. до наступления времени отдыха, ложь наказывалась денежным штрафом. Интересно, что изначально и капитан подвергался штрафу за ложь, и размер этого штрафа был выше, чем для рядового матроса, солгавшего равному себе товарищу — восемь пенсов против четырех. Денежный штраф уплачивался также матросами в случае драки. В Олеронском свитке и сборнике Висби содержались особые правила, касающиеся физического воздействия капитана на матросов — рядовой моряк должен был стерпеть первый удар от капитана, при втором предоставлялось право защищаться. Но если матрос наносил удар капитану, то платил штраф в пять шиллингов либо «терял кулак» (лишался руки).

Следует отметить, что Сборник морских постановлений Ганзейских городов содержит уже нормы о телесных наказаниях матросов. Основаниями для такой меры являлись, прежде всего, различные случаи оставления судна без разрешения капитана (при вынужденной длительной стоянке в иностранном порту, в обстоятельствах, когда судну требовалась помощь именно данного члена команды); за требование войти в неподходящую гавань, если это повлекло за собой утрату груза или корабля. Ганзейский морской закон предусматривает и другие виды наказания моряков за трудовые провинности — заключение в тюрьму, вычеты из жалованья, лишение пищи. Такое ужесточение дисциплинарной власти капитана обусловлено тем, что в начале развития

морского торгового судоходства капитан и матросы были в большой степени связаны товарищескими отношениями, являясь, скорее, почти равнозначными участниками путешествия. По свидетельству теоретиков морского права, в средние века, когда размер судов был относительно невелик и судовой экипаж был небольшим, «...капитан по отношению к членам экипажа мог находиться в условиях товарищества: они на общие средства приобретали судно и его эксплуатировали, т.е. сдавали тому или другому купцу под товар и перевозили этот товар» [8, стр. 6].

В дальнейшем морякам из числа команды предоставлялось право наниматься на судно «за фрахт», т.е. за возможность провоза некоторого количества собственного груза для продажи в порту назначения. В подобных обстоятельствах шкипер и матросы также становились своего рода компаньонами.

Суждение о наличии во многих случаях изначально партнерских отношений капитана и команды находит свое отражение и в манере обращения шкипера к морякам во всех случаях, когда морской обычай требует коллегиального решения или учета мнения всего экипажа: «Благородные господа!». Так, согласно ст. 2 Олеронского свитка капитан торгового судна, находящегося в порту в ожидании погрузки груза, подлежащего отправке, «...должен прежде отплытия вынести на обсуждение всей команды вопрос типа: “Благородные господа, что вы думаете насчет погоды?”». Такой вопрос в данном случае — не проявление светской учтивости, а мера, направленная на выяснение готовности к отплытию в имеющихся погодных условиях. Если большинство членов команды полагали, что погода не благоприятствует выходу в море, капитан обязан был согласиться с мнением большинства — в противном случае, если из-за непогоды судно было бы потеряно, обязанностью капитана было возместить его стоимость по справедливой цене.

Но и по мере развития судоходства, увеличения команды, создания торговых обществ, полномочия капитана по отношению к команде были окрашены явлением, которое выдающийся теоретик отечественного трудового права Лев Сергеевич Таль называл «хозяйской властью». Как отмечал ученый, любая деятельность, планомерно осуществляемая на основе наемного труда, нуждается в создании определенного порядка. «Распределение занятий, время работы и отдыха, взаимоотношения занятых в предприятии лиц, положение и функции каждого из них, пределы вверенной им власти, вообще правовые условия их совместной деятельности должны быть более или менее уставлены... В домашнем или небольшом сельском хозяйстве или ремесленной мастерской потребность [в правовой регламентации] удовлетворяется, в рамках закона или обычая, распоряжениями и указаниями хозяина» [5, стр. 23].

Названные Л. С. Талем формы организации деятельности, в которой используется наемный труд — домашнее или небольшое сельское хозяйство, небольшая ремесленная мастерская характеризуются общим

признаком: они представляют собой замкнутую систему, в которой наемные работники и наниматель находятся не только в правовых, но и социальных связях. Домохозяин, по термину Л. С. Таля, не просто выплачивает работникам вознаграждение за труд, но и обеспечивает их бытовые потребности, питание и, как правило, проживание. Деятельность судового экипажа также обладает названными чертами: происходит в замкнутой системе; в течение достаточно продолжительного периода; команда находится на борту судна большую часть рейса. Таким образом, пребывание на корабле — не просто выполнение прав и обязанностей, но и повседневная жизнь, сопровождающаяся социальными взаимодействиями в их многочисленных вариациях [5].

Шкипер или капитан в данном случае — тот, кто осуществляет правовую регламентацию деятельности в рамках закона или обычая. Важным обстоятельством являлось также и то, что шкипер с самых ранних периодов развития мореплавания был наделен самостоятельностью при подборе своей судовой команды, равно как и домохозяин самостоятельно подбирал своих наемных работников, руководствуясь только собственным убеждением.

А. Ф. Федоров обращал внимание на необходимость поручения капитану самостоятельного пополнения экипажа, так как потребность в найме моряков может возникнуть в таких отдаленных местностях, где нет возможности заручиться согласием судовладельца или его представителя [3, стр. 66]. Между тем задержка судна, обусловленная ожиданием ответа от «судохозяина или его корреспондента», могла бы стать критичной для корабля или груза.

Модель «хозяйской власти» на судне была описана в научном труде «Приватное морское коммерческое право на основании существующего шведского законодательства», изданном Морским Министерством Российской империи в Санкт-Петербурге в 1872 г. Как указано в разделе об отношениях шкипера к судовой команде, несмотря на то что в законодательстве не существует «какого-либо определительного постановления на то, что шкипер во всем, касающемся до службы на судне, пользуется в отношении своей команды всеми правами домохозяина..., но тем не менее такое относительное положение шкипера и команды прямо определяется по смыслу статей [шведского] морского устава» [6, стр. 99—100]. Так, капитану вменяется в обязанность: «иметь во время плавания попечение о здоровье, доброй нравственности и набожности судовой команды, так, как бы это было прилично хорошему домохозяину»; освобождать команду от работы в дни церковных праздников; выдавать каждому установленную порцию пищи.

Устав торговый Российской империи 1857 г. в ст. 274 также возлагал на капитана обязанность поступать с членами экипажа «...милостиво и кротко, подавая им пример добронравия, доброго поведения, трезвости, трудолюбия и похвального исполнения своих обязанностей».

Истоками же этих норм является правило, закрепленное в разделе XII Олеронского свитка: «Капитан, набравший команду для совершения определенного рейса, обязан заботиться о поддержании в ней доброго мира, согласия и порядка, выступая судьей по спорам между членами команды в море» [4].

Между «хозяйской властью» шкипера и «хозяйской властью» домохозяина либо владельца небольшой ремесленной мастерской содержится существенное отличие. Состав судовых команд, формировавшихся из представителей разных национальностей, разных государств определял изначальную силу, воздействие которой обеспечивало порядок на корабле. Такой силой являлось убеждение. Убеждение основывалось на силе обычая — обычая могущественного, возникшего из необходимости покорить море и сохранить жизни, корабль и груз.

Как писал французский исследователь морского и торгового права Жан-Мари Пардессю, морские обычаи «запечатлены в умах более прочно, чем в законодательных актах» [7, стр. 4]. Они убеждают «не притворяясь повелевающими», им нет необходимости «притворяться», т.е. быть фиктивно действующими — слишком велика плата за несоблюдение.

Морские обычаи возникли из «непреодолимого чувства справедливости», одержавшего верх над «...отчужденностью мореплавающих народов» [7, стр. 4], вызванной разногласиями, национальном соперничестве в освоении морей.

Морской обычай, — писал Пардессю, — единственный из человеческих институтов, объединяющий моряков в «некотором роде большую семью, сплоченную духом мореплавания», обеспечивающий равные гарантии иностранцам и гражданам государств.

Представляется, что это утверждение, сформулированное более полутора веков назад, не теряет своей актуальности и в наши дни.

Таким образом, «хозяйская власть» капитана с самого начала международной морской торговли была подкреплена силой убеждения, морского товарищества, которое не имело территориальных границ.

Литература

1. Рыкачев, В. Н. Морское торговое право. Сравнительный систематический очерк законодательства СССР, Англии, Германии и Франции. — Москва, 1928.
2. Морской закон родосцев // Античная древность и средние века : сборник статей. — Выпуск 6. — Свердловск, 1969.
3. Федоров, А. Ф. Морское право. — Одесса, 1913.
4. Договоры коммерческого права. Акты частноправовой унификации в системе источников договорного торгового права : учебное пособие для вузов / под редакцией В. А. Белова. — Москва : Издательство Юрайт, 2023.
5. Таль, Л. С. Трудовой договор. Цивилистическое исследование. Часть II. Внутренний правопорядок хозяйственных предприятий. — Ярославль, 1918.
6. Хамбрэ, К. Ф. Приватное морское коммерческое право на основании существующего шведского законодательства. — Санкт-Петербург, 1872.

7. Pardessus, J.—M. Us et coutumes de la mer, ou Collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge. — Tome 1. — P. 4. — Paris, 1847.
8. Чудиновских, Э. Торговое население Далматинских городов, Античная древность и средние века. — Свердловск, 1965.

References

1. Rykachev, V. N. Morskoye torgovoye pravo. Sravnitel'nyy sistematicheskiy ocherk zakonodatel'stva SSSR, Anglii, Germanii i Frantsii [Maritime trade law. Comparative systematic essay on the legislation of the USSR, England, Germany and France]. — Moskva, 1928.
2. Morskoy zakon rodostsev // Antichnaya drevnost' i sredniye veka : sbornik statey. [The marine law of the Rhodians // Ancient antiquity and the Middle Ages: a collection of articles]— Vypusk 6. — Sverdlovsk, 1969.
3. Fedorov, A. F. Morskoye pravo [Law of the sea]. — Odessa, 1913.
4. Dogovory kommercheskogo prava. Akty chastnopravovoy unifikatsii v sisteme istochnikov dogovornogo torgovogo prava [Contracts of commercial law. Acts of private law unification in the system of sources of contractual commercial law]: uchebnoye posobiye dlya vuzov / pod redaktsiyey V. A. Belova. — Moskva : Izdatel'stvo Yurayt, 2023.
5. Tal', L. S. Trudovoy dogovor. Tsivilisticheskoye issledovaniye. Chast' II. Vnutrenniy pravoporyadok khozyaystvennykh predpriyatiy [Labor contract. civil research. Part II. Internal law and order of economic enterprises]. — Yaroslavl', 1918.
6. Khambre, K. F. Privatnoye morskoye kommercheskoye pravo na osnovanii sushchestvuyushchego shvedskogo zakonodatel'stva [Private maritime commercial law based on existing Swedish law]. — Sankt-Peterburg, 1872.
7. Pardessus, J.—M. Us et coutumes de la mer, ou Collection des usages maritimes des peuples de l'antiquité et du moyen âge. — Tome 1. — P. 4. — Paris, 1847.
8. Chudinovskikh, E. Torgovoye naseleniye Dalmatinskikh gorodov, Antichnaya drevnost' i sredniye veka [The commercial population of the Dalmatian cities, Ancient antiquity and the Middle Ages]. — Sverdlovsk, 1965.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 343.346(07)

Духно Николай Алексеевич,

доктор юридических наук, профессор,
Российский университет транспорта (МИИТ)
naduhno@ui-miit.ru

Транспортное право и его научная основа

Аннотация. В статье обосновывается необходимость развития транспортного права на основе научных исследований факторов, побуждающих к созданию новых правовых норм. Они разрабатываются под влиянием особенностей транспортных отношений, выявленных юриспруденцией, как наукой. Всестороннее и полное научное изучение транспортных отношений образует теоретическую основу для выработки новых правовых норм. Такие нормы могут обеспечивать правовой порядок в сфере транспорта при решении всех его задач. Транспортное право является составной частью юриспруденции. Расширение использования научного потенциала юриспруденции открывает пути к новым направлениям исследования транспортного права.

Ключевые слова: закономерности развития права; сущность транспортных отношений; нормы транспортного права; юриспруденция как наука; транспортное право и юриспруденция; догматика в юриспруденции.

Nikolay Al. Dukhno,

Doctor of Law, professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Transport law and its scientific basis

Abstract. The current paper has substantiated the necessity to develop transport law on the basis of scientific research on the factors that encourage making new legal norms. They are being developed under the influence of the features of transport relations identified by jurisprudence as a science. A comprehensive and complete scientific study of transport relations can form the theoretical basis for the development of new legal norms. Such norms can ensure the legal order in the field of transport in solving all its problems. Transport law is an integral part of jurisprudence. The expansion of the use of

the scientific potential of jurisprudence opens the way to new directions in the study of transport law.

Keywords: regularity of law development; essence of transport relations; transport law norms; jurisprudence as a science; transport law and jurisprudence; dogma in jurisprudence.

Введение

Юриспруденция, как наука, не подвергалась в России широким и глубоким научным исследованиям. Первые серьезные исследования в России осуществлялись накануне реформ российского судопроизводства в 1864 г. В советский период времени юриспруденция получила ряд фундаментальных научных исследований в конце 1950-х и в начале 1960-х гг. [1, стр. 7] Отечественная юридическая наука ограничивала научные исследования изучением признанных отраслей права, но не устанавливала закономерности становления транспортного права. Признанные отрасли права принимались как исходное положение, не требующее доказательств. Развитие каждой отрасли права шло под давлением власти или по ее заказу. Из свойств существующего права трудно было найти критерии, определяющие сущность транспортного права. Только выявление закономерностей, свойственных транспортным отношениям, может служить основанием развития новых правовых норм, определяющих содержание транспортного права. Вытекающая из особенностей транспортных отношений новая правовая норма коррелирует с нормами разных отраслей права, составляя части транспортного права. Комплексность транспортных отношений предопределяет развитие разных правовых норм, проникающих в соответствующие отрасли права, образуя в них части транспортного права. Систематизированные части транспортного права образуют основу развития теории транспортного права. Новая концепция сущности транспортного права может служить методологией исследования всего широкого спектра транспортных отношений, где существуют закономерности развития разных правовых норм, которые могут коррелировать с разными отраслями права, приумножая его элементами транспортного права и создавая научную основу для систематизации норм права в отдельную комплексную отрасль права — транспортное право.

Цель исследования — обоснование содержания транспортного права на закономерностях развития транспортных отношений, подлежащих изучению юриспруденцией как наукой.

Методологией исследования стали научные методы познания, восприятия, наблюдений, оценки множества научных трудов по теории права, сопоставление отраженных в юридической литературе понятий и иных категорий права, с правоотношениями, складывающимися в обществе и в транспортной отрасли. Оценка сложившегося права и

представлений о нем в нашем юридическом сообществе и проекция полученных выводов на реальный правовой порядок дали основания для изложения авторских выводов о методах формирования транспортного права. Оперирование методами научного познания осуществлялось под воздействием многолетнего опыта автора в научной работе.

Результаты исследования отражают оценку и выводы, полученные в процессе изучения разнообразных взглядов на транспортное право, выраженных в юриспруденции. Немногие исследователи рассматривают юриспруденцию как науку, свойственную выявлять и исследовать закономерности, побуждающие развитие права. Сложилась обстановка, при которой не удастся точно определить отношение транспортного права к иным общепризнанным отраслям права. Такая же картина наблюдается и в отношении иных правовых формирований, которые не вписываются в старую методологию исследования отраслей права. Основной причиной игнорирования транспортного права как относительно самостоятельной отрасли права является ограниченное методологическое исследование юриспруденции.

Трудно обнаружить научные исследования юриспруденции как отдельной цельной отраслевой науки, имеющей свое содержание и структуру. В юридической литературе сложилась устойчивая позиция ученых-правоведов, утверждающих, что юриспруденция — это наука, изучающая право [2, стр. 6–7]. Особому исследованию подлежит связь права с государством. Устоявшаяся концепция в теории о том, что государство и право — это единая наука [3, стр. 6–7], нуждается в серьезной корректировке. Заслуживает уважения и особого внимания позиция ученых, которые указывают на факторы, способствующие становлению права на тех закономерностях, которые являются побуждающими причинами развития права. Обоснование зависимости права от государства ставит государство в особое, не свойственное его природе положение.

Государство не стало заинтересованным субъектом развития права по объективным критериям, не зависящим от его воли. Наше государство всегда поддерживало развитие права догматическим методом. На этом методе воспитываются юристы, принимая на веру право как основу, на которой должно строиться законодательство. Догматика преобразовалась в юридическое учение, предавшее забвению развитие науки на закономерностях, отражающих реальную действительность. Юрист-догматик понимает право как истину и не ставит перед собой задачу проверки правовых норм на соответствие их закономерностям, которые являются основой появления правовых норм. Истиной стало признаваться то, что подается лицами с властными полномочиями, такое признание не требует проверки. Устранение из процесса познания способов проверки образует в юриспруденции массу проблем, лишая науку развития новых

методов установления объективной истины, на основе которой строится справедливая, полноценная жизнь людей.

Цель догматики — не научная, а склонение к слепой вере в идеи, не подлежащие проверке. Юрист-догматик не стремится устанавливать объективные свойства права, он ставит перед собой задачу подобрать или придумать норму права, которая будет удовлетворять желание начальника, поддерживаемое лицами, зависимыми от субъектов с властными полномочиями. Юрист-догматик не изучает объект и не вникает в сущность исследуемого предмета. Способность исследователя права до настоящего времени проявляется не в обнаружении объективных свойств, составляющих причину и необходимость в разработке соответствующей нормы права, а только в выявлении недостатков законодательства, которые мешают органам власти проводить свою политику. Придуманные юридические конструкции юристом-догматиком отражают не методологию научного познания объективных отношений, требующих регулирования, но старательно указывают на методы, которые если и использовались, то только для описания права и существующих нормативных актов. Кто знает, сколько в таких документах субъективных мнений, и какие результаты получит исследователь, принимая на веру все предписания правовых актов. Грамотность такого описания зависит от уровня образованности и нравственной культуры юриста, который во многом помогает защищать субъективизм, проникший в наше законодательство.

Выбирают самые сложные приемы описания, конструируют разнообразные проекты законодательных актов, пытаются убеждать всех, что подобная манипуляция правовыми нормами образует что-то новое, способное удовлетворить существующую практику. Но сколько пользы для людей будут представлять правовые новеллы, об этом можно услышать только декларативные заявления, без гарантий их исполнения. Появляется мир юридических фикций, за которым стоит не жизнь, а созданное право по заказу лиц с властными полномочиями [4, стр. 12].

Обусловленность появления и развития права вызвана закономерностями развития общества. Источники древних веков указывают на то, что люди сами вырабатывали правовые нормы [5, стр. 12, 23], определявшие порядок их жизни, устанавливавшие порядок сбора ягод, грибов, меда, улова рыбы, охраны лесов. Они стали народными обычаями, которые в современном обществе признаются обычным правом как общепризнанным правилам поведения людей. В настоящее время в Конституции РФ в сжатой форме емко выражен правовой принцип признания единственным источником власти в России ее многонациональный народ (ст. 3). Национальные особенности, культура, сложившиеся обычаи, образованность — все это и другое определяют особенности отношений, складывающихся в нашем обществе. Общественные отношения выражены в поведении и порядке

деятельности людей конкретного коллектива или конкретной отрасли. Первоочередными задачами юридической науки является изучение, выявление закономерностей, свойственных обществу в целом, в отдельной местности и в отдельной отрасли. Выявленные закономерности общественных отношений являются критериями, определяющими содержание необходимых правовых норм, необходимых обществу для установления правопорядка, образующего условия достойной и полноценной жизни людей. Для транспортного правопорядка требуется объективное знание особенностей общественных отношений и тесно с ними связанных отраслевых, транспортных отношений.

Зрелость юридической науки определяется степенью проникновения ее в содержание фундаментальных научных положений, разработанных с использованием новых методологий, пронизанных познавательными методами оценки философских, исторических, социальных и иных научных ценностей, которые могут служить средствами развития юридических концепций [6]. В юриспруденции, как и в любой науке, требуются методологии исследования, базирующиеся на научных методах познания, ведущие к установлению объективной истины.

С начала становления классической науки формируется научная теория по отраслям науки. В юриспруденции теория права складывалась не всегда удачно. В России теория права начинает формироваться в конце XIX столетия и в начале XX столетия [7, стр. 14–17]. По разным причинам теория права в России не стала научным фундаментом для создания теоретического каркаса, укрепляющего развитие правовых норм, необходимых для регулирования проблемных частей общественных отношений, особенно в части отраслевых отношений, таких как транспортные отношения и отношения иных отраслях. В теории права и в теориях отдельных отраслей права внимание сосредоточено на изучении самого права, не включая в исследование факторы, побуждающие возникновение правовых норм. Такая методология научного исследования привела к монополии развития признанных отраслей права, ставя жесткий запрет на становление иных правовых норм, истоки которых идут из развивающихся общественных отношений. В их горниле идет процесс развития производственных, транспортных отношений и иных отношений, выражающих специфику отраслевой деятельности.

Транспортная отрасль существует и развивается в пределах транспортных отношений. От их особенностей, свойств зависит порядок деятельности транспорта. Характеристика транспортных отношений зависит от степени профессиональной подготовки всех сотрудников, от их общей и правовой культуры. Транспортные отношения формируются по поводу качественного решения емкого комплекса транспортных задач. Существенное влияние на транспортные отношения оказывает специфика самого транспорта. Установленные закономерности, отражающие состояние транспортных отношений, являются основаниями для

разработки правовых норм, которые и составляют содержание транспортного права. Эти нормы по своей сущности обладают свойствами связующего звена с одной или несколькими отраслями права. Разные сотрудники транспорта, непосредственно участвующие в транспортной деятельности, формируют транспортные отношения под влиянием своего профессионального мировоззрения, используя при этом и правовое знание. Если оно отсутствует, то его место занимает культура. При низкой культуре в транспортных отношениях появляются риски. Осуществление процесса перевозок грузов может претерпевать множество недостатков и опасностей, если сотрудники транспорта не исполняют свои обязанности по обеспечению безопасности и сохранности перевозки грузов. Но нужны правовые нормы, реализация которых обеспечит безопасную перевозку. Такие правовые нормы тесно связаны между собой — проникая одни в другие, они могут проникать в гражданское право и в административное право, трудовое право.

Содержание транспортных отношений формируется сотрудниками транспорта, выражая их волю к деятельности, которую они осуществляют по своим трудовым обязанностям. Если юрист-исследователь не будет владеть объективными данными о состоянии транспортных отношений, то у него не появятся основания для достоверного вывода о том, какие нужны новые правовые нормы, чтобы обеспечить безопасную, комфортную работу транспорта. В транспортном праве необходимы правовые нормы, их система, совокупность, связь с иными отраслями права, которые должны соответствовать закономерностям состояния транспортных отношений на определенный период времени, длительность которого зависит от разных факторов экономического, технологического и иного характера. В России юридическая наука развивалась с применением разных методологий, но они были ориентированы на изучение самого права, в котором искали инструменты регулирования общественных отношений. Только внешняя оболочка этих отношений становилась предметом регулирования разных отраслей права. Особенности отношений в сфере транспорта не подвергались глубокому научному исследованию, не устанавливались их закономерности, что не способствовало полноценному развитию транспортного права.

Особенности деятельности транспорта, перед которым стоят задачи обеспечения непрерывности процесса перевозок, обусловленного необходимостью удовлетворения интересов клиентов, побуждают размещать транспортную инфраструктуру на огромной территории, образуя разные виды путей сообщения. Только при тщательном изучении складывающихся транспортных отношений и при установлении их закономерностей, появляется объективная основа для разработки и принятия правовых норм, реализация которых будет устремлена на создание нужного нашему народу транспорта. Транспортное право должно

доминировать в принятии решений по строительству, содержанию и эксплуатации всех видов транспорта. Когда в нашей стране становятся заметными факты отсутствия нужных транспортных средств или отсутствие транспортных коридоров, удовлетворяющих законные интересы людей, тогда раскрывается вся картина безответственного отношения всех руководителей, которые выполняли функции управления транспортом. Научное изучение таких отношений создаст объективную основу для разработки новых правовых норм, обеспечивающих принятие решений на востребованное строительство и эксплуатацию транспортных коридоров, удовлетворяющих потребности народа.

Хорош ли наш отечественный транспорт, удовлетворены ли все субъекты в обеспечении востребованными транспортными услугами — эти и связанные с ними другие проблемы остаются скрытыми от исследователей-юристов, пытающихся разобраться в сущности транспортного права. Нормы транспортного права будут выполнять свою регулятивную функцию при условии их соответствия реальному состоянию транспортных отношений. В их пределах обеспечивается выбор маршрутов движения транспортных средств; определенная скорость, пропускная и провозная способности между различными городами и поселениями, между промышленными предприятиями и потребителями их продукции. В рамках транспортных отношений готовится и эксплуатируется транспортная инфраструктура с соответствующими транспортными средствами для полного удовлетворения потребности людей и всех иных субъектов в транспортных услугах. Все эти особенности транспортных отношений не учитываются юристом-догматиком, который не выйдет за рамки права, не станет выявлять закономерности, побуждающие развитие новых правовых норм. Такие правовые регуляторы можно создать только при условии объективного знания всех элементов содержания транспортных отношений. Право станет истинным регулятором транспортных отношений, где назрела необходимость установить правопорядок, удовлетворяющий полную потребность всех лиц в комфортных и безопасных транспортных услугах. Кто может дать обоснованные сведения о том, в каком направлении, в каком транспортном коридоре требуется высокоскоростное железнодорожное движение. Нужно ли оно в наших условиях застывшей экономики и если нужно, то в каком направлении, чтобы эксплуатационные расходы не превышали доходы такого движения. На эти вопросы может дать объективный ответ наука, но не субъективное решение. Принятие решений о строительстве новых транспортных коридоров должно регулироваться транспортным правом. Правовые регуляторы помогут предотвратить принятие субъективных решений в сфере транспорта и предупредить убытки.

Каково состояние транспортных отношений по поводу существующих связей между разными видами транспорта, в каких местах и направлениях

требуются правовые регуляторы для развития логистических связей, достаточных для удовлетворения в потребностях перевозок грузов и пассажиров. Все эти и иные проблемы нашего транспорта могут решаться при правовом решении вопросов о применении организационных, технических и технологических мер. Решение о принятии любых мер должно приниматься на основе права, но не по субъективному мнению, ведущему к созданию новых опасностей на транспорте, способных причинить большой вред.

Наша отечественная юриспруденция как наука имеет свою структуру, основными частями которой являются оформившиеся отрасли права, такие как гражданское право, административное право, уголовное право, государственное право и другие отрасли права. С развитием рыночной экономики и существенным изменением общественных отношений, возникли особенности, которые в советский период времени так ярко не проявляли себя. Это относится ко многим сферам деятельности, которые стали развиваться под воздействием принципиально новых отношений. Их закономерности юридическая наука не выявила, а продолжает свое исследование только сложившихся отраслей права, ставя запреты и искусственные преграды развитию новых норм права, необходимых по своей природе, вытекающей из новых свойств отношений, складывающихся в разных отраслях.

Транспортное право является составной частью российского права. Транспортное право образует один из основных элементов юриспруденции как науки. В юриспруденции научному исследованию подлежат транспортные отношения для установления закономерностей, побуждающих создание правовых норм транспортного права. Комплексный характер транспортных отношений предопределяет направления научных исследований в юриспруденции. Если в транспортных отношениях выявлены потребности в изменении мест остановки транспортных средств по отдельным транспортным маршрутам, установлены потребности в создании дополнительных условий для удобного обслуживания в перевозке грузов и пассажиров, то такие потребности становятся факторами, побуждающими вести научные разработки востребованных правовых норм транспортного права. Они будут коррелировать с административным правом, гражданским правом, трудовым правом, экологическим правом, образуя правовую основу проектирования, строительства и эксплуатации новой транспортной инфраструктуры. Строительство и эксплуатация новой сети транспортной инфраструктуры не будут убыточными, если они осуществляются на основе научно-обоснованных норм права, а не по субъективному мнению чиновников. Идеолог транспортного вуза, видный ученый Н. П. Петров в конце XIX столетия в своих научных трудах обоснованно доказывал, что транспорт не будет убыточным, если транспортный коридор выбран на основе научных исследований, но не по субъективным распоряжениям.

Одной из особенностей транспортных отношений является их наполняемость интересами клиентов, у которых растут потребности к качеству перевозки и к повышению уровня комфортности обслуживания. Общественные интересы пронизывают транспортные отношения, наполняя их общественными потребностями в развитии транспорта. От особенностей общественных потребностей зависит содержание правовых норм, которыми будет определяться порядок удовлетворения общественной потребности в становлении транспортных услуг.

Существенной особенностью транспортных отношений является их тесная связь с разнородными рисками, вызывающими опасность для жизни и здоровья людей, для перевозимых пассажиров и грузов, для транспортной инфраструктуры, для движения транспортных средств. Изучение рисков дает основание для разработки правовых норм, предупреждающих возникновение опасных, вредных явлений и обеспечивающих безопасность на транспорте. От вида рисков зависит и характер правовых норм, которые в корреляции с нормами отрасли права создадут правовую основу правопорядка, гарантирующего безопасность на транспорте.

В транспортных отношениях накапливается много негативных состояний, вызванных повышенными физическими, эмоциональными нагрузками под воздействием специфической транспортной среды. Она постоянно насыщается интенсивной работой движущихся транспортных средств; разнообразными повышенными шумами, вибрацией; повышенным уровнем выделения тепловой энергии; загрязнением атмосферного воздуха, почвы, воды и иных объектов; повышенным излучением от высокого электрического напряжения, и образованием других негативных фактов. Высокие нагрузки на физическое, психологическое, душевное состояние работников транспорта, требует разработки отдельных правовых норм по регулированию трудовых транспортных отношений. Отдельные правовые нормы по решению этих проблем имеются, но они явно недостаточны для обеспечения полноценного труда в сфере транспорта.

Действующее законодательство учитывает отдельные особенности работы в сфере транспорта, но далеко не все факторы выявлены, что указывает на необходимость в новых правовых нормах. Величина загрязнения окружающей среды на транспорте обуславливает разработку правовых норм, регулирующих отношения в сфере улучшения экологии на транспорте. Факторы, влияющие на состояние здоровья сотрудников транспорта, побуждают к разработке правовых норм, обладающих способностью предупреждать профессиональные заболевания.

Научные исследования юридической наукой транспортных отношений образует условия для разработки новых правовых норм, которые в корреляции с нормами существующих отраслей права образуют транспортное право. Научная систематизация и методология

исследования транспортного права образуют теорию транспортного права. Она является основой разработки новых правовых актов и основой разработки разных учебников, учебных пособий для обучения студентов транспортных вузов и для повышения правовых знаний работников транспорта.

Выводы

1. Юриспруденция как наука, призванная осуществлять научные исследования по выявлению закономерности возникновения правовых норм; по исследованию всех вопросов правовой системы, включает процессы научных исследований проблем, связанных с развитием транспортного права. [В правовую систему автор включает все отрасли права и иные правовые институты. Понятие правовой системы более широкое по сравнению с системой права отдельной отрасли.]

2. Юриспруденция является средством в исследования транспортных отношений и научным методом установления закономерностей развития правовых норм, коррелирующих с существующими отраслями права, систематизируя их в комплексную отрасль права — транспортное право.

3. Транспортное право представляет собой систему правовых норм, коррелирующих с существующими отраслями права и иными правовыми институтами, образуя комплексную самостоятельную отрасль права, призванную регулировать транспортные отношения.

4. Развитие теории транспортного права образует теоретическую основу решения актуальных задач:

— разработка новых проектов нормативных правовых актов, составляющих правовую основу правопорядка на транспорте;

— разработка учебников, учебных пособий, методических разработок для обучения студентов транспортных специальностей дисциплине «Транспортное право»;

— разработка практических пособий для работников транспорта разных профессий по применению знаний транспортного права в решении задач при исполнении должностных обязанностей;

— разработка способов популяризации транспортного права в широком кругу нашего общества и государственных структурах, способствуя развитию правовой культуры.

Литература

1. Очерки по истории юридических научных учреждений в СССР / под редакцией В. М. Курицина и А. Ф. Шебанова. — Москва, 1976.
2. Нерсесянц, В. С. История идеи правовой государственности / В. С. Нерсесянц. — Москва, 1993.
3. Проблемы общей теории государства и права / под редакцией М. Н. Марченко. — Москва, 2001.
4. Жуков, В. Н. Юриспруденция как наука: Возвращение к забытым истинам / В. Н. Жуков // Государство и право. — 2017. — № 9.

5. Дигесты Юстиниана. Избранные фрагменты в переводе с примечаниями И. С. Перетерского. — Москва, 1984.
6. Азизов, Н. П. Развитие юриспруденции как науки / Н. П. Азизов // Наука и мир. — 2020. — № 9-1 (85). — С. 55–58.
7. Матузов, Н. И. Теория государства и права / Н. И. Матузов, А. В. Малько. — Москва : Юристъ, 2003.

References

1. Ocherki po istorii yuridicheskikh nauchnykh uchrezhdeniy v SSSR [Essays on the history of legal scientific institutions in the USSR] / pod redaktsiyey V. M. Kuritsina i A. F. Shebanova. — Moskva, 1976.
2. Nersesyants, V. S. Istoriya idei pravovoy gosudarstvennosti [History of the idea of legal statehood] / V. S. Nersesyants. — Moskva, 1993.
3. Problemy obshchey teorii gosudarstva i prava [Problems of the general theory of state and law] / pod redaktsiyey M. N. Marchenko. — Moskva, 2001.
4. Zhukov, V. N. Yurisprudentsiya kak nauka: Vozvrashcheniye k zabytym istinam [Jurisprudence as a science: Return to forgotten truths] / V. N. Zhukov // Gosudarstvo i pravo. — 2017. — № 9.
5. Digesty Yustiniana. Izbrannyye fragmenty v perevode s primechaniyami I. S. Pereterskogo [Digests of Justinian. Selected fragments translated with notes by I. S. Peretersky]. — Moskva, 1984.
6. Azizov, N. P. Razvitiye yurisprudentsii kak nauki [Development of jurisprudence as a science] / N. P. Azizov // Nauka i mir. — 2020. — № 9-1 (85). — S. 55–58.
7. Matuzov, N. I. Teoriya gosudarstva i prava [Theory of state and law] / N. I. Matuzov, A. V. Mal'ko. — Moskva : Yurist», 2003.

| <p style="text-align: center;">ТРЕБОВАНИЯ к материалам, представляемым для опубликования в журнале «Транспортное право и безопасность»</p> | <p style="text-align: center;">REQUIREMENTS for the materials submitted for publication in the journal “Transport law and security”</p> |
|---|--|
| <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.)</p> <p>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).</p> <p>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».</p> <p>В статье должен быть указан индекс УДК.</p> <p>Название статьи приводится на русском и английском языке. Заглавие должно быть кратким и информативным.</p> <p>Сведения об авторах приводятся на русском и английском языках: фамилия, имя, отчество всех авторов полностью; полное название организации — места работы каждого автора в именительном падеже, ее полный почтовый адрес;</p> | <p>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.</p> <p>All papers should be submitted in an electronic form in Microsoft Word format via e-mail albinadg@mail.ru.</p> <p>The official address of the editorial board is Obraztsov Str., 9/9, Educational Building 6, Moscow, 127994.</p> <p>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).</p> <p>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).</p> <p>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».</p> <p>The UDC index should be indicated in the article.</p> <p>The title of the paper is given both in Russian and in English. The title should be short and informative.</p> <p>The information about authors is given both in Russian and in English: surname, name, middle name (IN FULL WORDS) of EACH author; official name of the organization in Nominative case (where EACH author works) with its full postal address;</p> |

должность, звание, ученая степень каждого автора;

адрес электронной почты для каждого автора.

Аннотация — независимый от статьи источник информации, краткая характеристика работы, включающая в себя актуальность, постановку проблемы, пути ее решения, результаты и выводы. В ней указывают, что нового несет в себе данная статья в сравнении с другими, родственными по тематике и целевому назначению. Рекомендуемый объем — 200—250 слов на русском и английском языках.

Ключевые слова приводятся на русском и английском языках. Необходимое количество ключевых слов (словосочетаний) — 6—10. Ключевые слова или словосочетания отделяются друг от друга точкой с запятой.

В конце статьи приводится **список литературы**, в котором необходимо указать научные источники. Нормативный материал в список литературы не включается. Список следует оформлять по ГОСТ Р 7.0. 100-2018.

Статьи рецензируются. Авторам предоставляется возможность ознакомиться с содержанием рецензий. При отрицательном отзыве рецензента автору предоставляется мотивированный отказ в опубликовании материала.

Оригинальность текста должна составлять не менее 75% от объема статьи.

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.

position, scientific degree, scientific status (if any) of EACH author;

contacts (an e-mail) of EACH author.

An abstract is an independent source of information, short description of the work, which contains a goal, a brief description of the research methods, a description of the main results and concise conclusions. The abstract clearly indicates that the article is original in comparison with others related in subject and purpose. The abstract of 200—250 words is recommended both in Russian and in English.

Keywords are given both in Russian and in English. There should be 6—10 of words or word combinations. Keywords are separated from each other with a semicolon.

At the end of the paper there should be given **references** (both in Russian and in English) arranged according to the GOST R 7.0. 100-2018 «Bibliographic reference. General requirements and rules of compilation». Normative material should not be included into the list.

All papers are peer reviewed. The authors are given the opportunity to get acquainted with the content of reviews. In case of a negative review, the author is provided with a motivated refusal to publish the material. The text originality should be not less than 75% of the total paper.

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.