

ТРАНСПОРТНОЕ ПРАВО И БЕЗОПАСНОСТЬ

№ 3(47)/2023

Издается с января 2016 г.

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ВОЗМОЖНОСТЕЙ СОВРЕМЕННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ
ПРИ УСТАНОВЛЕНИИ ОБСТОЯТЕЛЬСТВ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО
ПРОИСШЕСТВИЯ

ПРОТИВОРЕЧИЯ МЕЖДУ ТРАНСПОРТНОЙ И ПОЖАРНОЙ
БЕЗОПАСНОСТЬЮ: КАКОЙ ВЫБОР СДЕЛАТЬ?

К ВОПРОСУ О КВАЛИФИКАЦИИ ПРЕСТУПЛЕНИЙ В СОВРЕМЕННЫХ
УСЛОВИЯХ: ВОЕННО-ТРАНСПОРТНЫЙ АСПЕКТ

ПРАВОВЫЕ ПРЕДПОСЫЛКИ ДЛЯ ПРИЗНАНИЯ МОРСКОЙ БУКСИРОВКИ
СПАСАНИЕМ

МЕЖДУНАРОДНОЕ МОРСКОЕ ТРУДОВОЕ ПРАВО: ПРАВОВАЯ ПРИРОДА
И КЛАССИФИКАЦИЯ В ПРАВОВОЙ СИСТЕМЕ

НАУЧНО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОДХОДЫ К РАЗРАБОТКЕ
ПРОФЕССИОНАЛЬНОГО СТАНДАРТА СПЕЦИАЛИСТА В ОБЛАСТИ
ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ
ТРАНСПОРТЕ

ЧАСТИ ЗОНЫ ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ: ПРОБЛЕМЫ
ПОНЯТИЙНОГО АППАРАТА



<p style="text-align: center;">Электронный научный журнал «Транспортное право и безопасность» 2023. № 3 (47)</p>	<p style="text-align: center;">The online scientific journal “Transport law and security” 2023. № 3 (47)</p>
<p>Дата размещения номера — 15 октября 2023 г. Журнал издается с января 2016 г.</p>	<p>The date of the issue is the 15th of October, 2023. The journal has been published since January 2016.</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>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>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>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>Официальный сайт в сети Интернет: URL: http://trans-safety.ru/</p>	<p>The official site in the Internet is URL: http://trans-safety.ru/</p>
<p>Учредитель и издатель: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Российский университет транспорта» Издание включено в систему Российского индекса научного цитирования (РИНЦ) согласно договору от 24 июня 2016 г. № 381-06/2016.</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>Журналу присвоен международный стандартный номер сериального издания (ISSN) 2500-1868. Периодичность: четыре раза в год.</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>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, 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 Zengiun, Doctor of Law, Professor, Wuhan University China Institute of Boundary and Ocean Studies China Institute of Boundary and Ocean Studies, Wuhan University, Wuhan, Hubei Province, P. R. China

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

Жаворонков В. А.

Использование возможностей современных технологий при установлении обстоятельств дорожно-транспортного происшествия..... 11

Хомик В. В.

Противоречия между транспортной и пожарной безопасностью: какой выбор сделать? 20

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

Максуров А. А.

Заключение и показания эксперта и специалиста: общее и различия..... 26

Паршаков А. С., Паршаков А. А.

К вопросу о квалификации преступлений в современных условиях: военно-транспортный аспект 36

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Андрианова В. В., Кобзева Е. И., Ушакова Е. В.

Гражданско-правовая и административная регламентация применения транспортной среды для инвалидов 43

МОРСКОЕ ПРАВО

Величко А. В.

Правовые проблемы снижения негативного воздействия зерновой пыли на человека на судах морского транспорта..... 52

Клюев В. В.

Правовой статус автономного надводного судна в зависимости от степени автономности 57

Силачёва Е. А.

Правовые предпосылки для признания морской буксировки спасанием..... 71

Филиппова М. Ю.

Международное морское трудовое право: правовая природа
и классификация в правовой системе 78

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

Корякин В. М.

Научно-методологические подходы к разработке профессионального
стандарта специалиста в области транспортной безопасности
на железнодорожном транспорте (часть 1) 92

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Гирько С. И., Воронов А. М.

Организация деятельности региональной администрации
в сфере обеспечения общественной безопасности 109

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Семенов С. А.

Части зоны транспортной безопасности:
проблемы понятийного аппарата 125

Требования к материалам, представляемым для опубликования
в журнале «Транспортное право и безопасность» 139

Contents

ADMINISTRATIVE AND LEGAL REGULATION OF TRANSPORT RELATIONS

Zhavoronkov Vladimir Al.

Using the capabilities of modern technologies in establishing the circumstances of a traffic accident..... 11

Khomik Vladimir V.

Contradictions between transport and fire safety: what choice to make?..... 20

CRIMINAL AND LEGAL MEASURES OF FIGHT AGAINST TRANSPORT CRIMES

Maksurov Aleksey An.

Conclusion and testimony of an expert and specialist: similarities and differences..... 26

Parshakov Aleksandr S., Parshakov Aleksey A.

On the issue of qualification of crimes in modern conditions: military transport aspect..... 36

CIVIL AND LEGAL ASPECTS OF TRANSPORT LAW AND SECURITY

Andrianova Vareriya V., Kobzeva Ekaterina Iv., Ushakova Ekaterina V.

Civil legal and administrative regulation of the use of the transport environment for disabled people..... 43

MARITIME LAW

Velichko Andrey V.

Legal problems of reducing the negative impact of grain dust on humans on maritime transport vessels..... 52

Klyuev Vitaly V.

Legal status of maritime autonomous surface ships according to an autonomy degree..... 57

Silacheva Ekaterina Al.

Legal prerequisites for recognition of sea towing by rescuing..... 71

Filippova Marianna Yu.

International maritime labor law: legal nature and classification in the legal system..... 78

TRANSPORT SECURITY IN PROFESSIONAL EDUCATION

Koryakin Viktor M.

Scientific and methodological approaches to the development
of a professional standard for a specialist in the field
of railway transport security (part 1) 92

LEGAL FRAMEWORK OF NATIONAL SECURITY

Girko Sergey Iv., Voronov Aleksey M.

Organization of regional administration activities in the field
of ensuring public safety 109

THEORY AND METHODOLOGY OF TRANSPORT LAW

Semenov Sergey Al.

Parts of the transport security zone: conceptual problems..... 125

Requirements for the materials submitted for publication
in the journal "Transport law and security" 139

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 343.3/.7

Жаворонков Владимир Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Использование возможностей современных технологий при установлении обстоятельств дорожно-транспортного происшествия

Аннотация. В статье рассматриваются вопросы, связанные с применением современных технических средств, использование которых позволяет повысить эффективность осмотра места дорожно-транспортного происшествия, исключив выполнение малопродуктивных и объемных операций при проведении следственных действий и, в конечном счете, расследования по делам данной категории. Авторами исследуется возможность применения для этих целей камер наружного наблюдения и видеорегистраторов, как средств быстрого и объективного установления всех обстоятельств произошедшего события, определения роли каждого участника в происшествии и технических величин, необходимых для решения вопросов, поставленных перед экспертом, в частности, такой технической величины, как скорость движения транспортного средства, являющейся одной из основных величин, используемых при проведении расчетов в процессе производства судебных автотехнических экспертиз.

Ключевые слова: дорожно-транспортное происшествие; камера наружного наблюдения; видеорегистратор; повышение эффективности расследования по делам о дорожно-транспортных происшествиях.

Vladimir Al. Zhavoronkov,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (RUT MIIT)

Using the capabilities of modern technologies in establishing the circumstances of a traffic accident

Abstract. The current paper has studied issues related to the use of modern technical means, the use of which makes it possible to increase the efficiency

of inspection of the scene of a traffic accident, eliminating the implementation of unproductive and voluminous operations during investigative actions and, ultimately, investigations in cases of this category. There has been considered the possibility of using external outdoor cameras and video recorders for these purposes, as a means of quickly and objectively establishing all the circumstances of the accident, determining the role of each area in the accident and the technical quantities necessary to resolve the issues posed to the expert, in particular, such a technical quantity, as vehicle speed, which is one of the main quantities used when carrying out calculations in the process of performing forensic automotive technical examinations.

Keywords: traffic accident; outdoor camera; DVR; improving the efficiency of investigations in cases of road traffic accidents.

Несмотря на принимаемые меры правового, организационного, воспитательного и технического характера, количество дорожно-транспортных происшествий (далее — ДТП), совершаемых на дорогах нашей страны, остается на высоком уровне, хотя и снизилось в сравнении с предыдущими годами. Так, за 9 месяцев 2022 г. на территории РФ произошло 91 255 ДТП, в которых погибли 10 078 и получили ранения 115 139 человек [1, стр. 4]. Для сравнения: за аналогичный период 2021 г. было совершено 96 314 ДТП, телесные повреждения различной тяжести получили 121 573 человек, а число погибших составило 10 516 человек [2, стр. 4].

Повышение эффективности расследований по делам о ДТП является одним из приоритетных направлений борьбы с аварийностью на дорогах. Использование преимуществ современных технологий, в том числе и цифровых, в настоящее время стало необходимым средством быстрого и объективного установления всех обстоятельств произошедшего события, определения роли каждого участника в происшествии, установления технических величин, необходимых для решения вопросов, поставленных перед экспертом.

В последнее время широкое распространение при расследовании по делам о ДТП и установлении обстоятельств их совершения получили камеры наружного наблюдения, фиксирующие дорожную обстановку на определенных участках проезжей части. Безусловно, количество таких средств видеofиксации пока еще остается недостаточным для того, чтобы контролировать все опасные участки дорог, но с каждым годом их становится все больше и больше.

Эффективным средством установления обстоятельств ДТП являются также видеорегистраторы, устанавливаемые в салоне автомобиля. Выполненные с его помощью видеозаписи позволяют точно установить, например, обстоятельства наезда на пешехода. Некоторые модели видеорегистраторов имеют GPS-модуль, с помощью которого в «картинку»

встраивается информация о координатах положения автомобиля в тот или иной момент и скорости его движения, что позволяет точнее установить место ДТП и необходимые параметры движения транспортного средства [3, стр. 15—20]. Отснятые с помощью видеорегистратора, имеющего такие опции, материалы являются весомыми доказательствами при проведении расследования [4, стр. 160].

В настоящее время технические характеристики многих видеорегистраторов имеют высокие показатели; если в устройстве установлена светочувствительная матрица, например, *Super HD* (разрешение 2304×1296 пикселей) или *QUAD HD* (разрешение 2560×1440 пикселей), то полученные кадры не потеряют четкости даже в условиях съемки ночью или при плохой погоде [5, стр. 12]. Современные видеорегистраторы позволяют фиксировать окружающую обстановку со скоростью до 60 кадр/сек. При проведении съемки может быть установлен временно-числовой маркер с указанием даты и времени. Угол обзора большинства современных видеорегистраторов достигает 160° [6, стр. 86—90]. Существуют приборы и с углом обзора 170°, но необходимо иметь в виду, что при существенном расширении угла обзора увеличиваются искажения в периферических областях кадра.

В целях определения эффективности использования видеозаписи с видеорегистратора для установления обстоятельств наезда на пешехода проводилось исследование и анализ видеозаписи с именем «F2017-03-14-07-52-42-0.avi», выполненной видеорегистратором, установленным в салоне автомобиля. Запись была произведена в светлое время суток. Просмотр и анализ видеозаписи производились при помощи программного обеспечения «Видеоцифра».

Анализом видеозаписи установлено, что у правой границы проезжей части вдоль пути движения автомобиля *Mitsubishi Lancer* расположено ограждение (рис. 1). После дополнительного выхода на место ДТП было установлено, что расстояние между столбами ограждения составляет 2,4 м. Таким образом, расстояние между столбами № 6 и 2 составляет 9,6 м ($4 \times 2,4 = 9,6$ м, где 4 — количество интервалов между столбами; 2,4 м — расстояние между столбами).

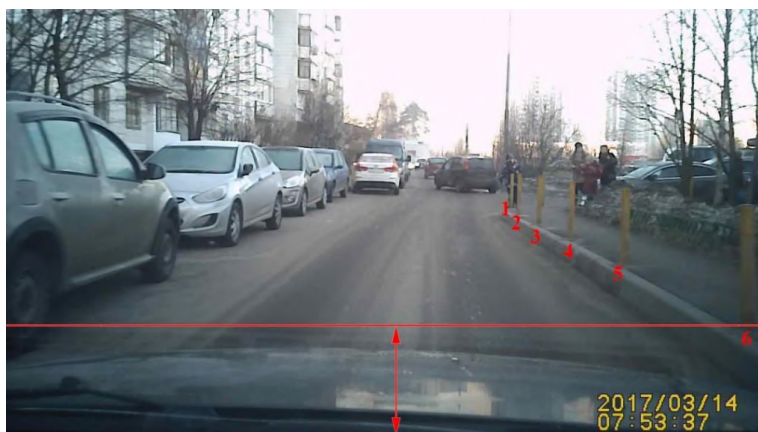


Рис. 1. 1633-й кадр видеозаписи. Цифрами от 1 до 6 указана нумерация столбов

Проведенные расчеты показали, что средняя скорость движения автомобиля *Mitsubishi Lancer* на интервале между столбами № 6 и 2 составляла около 24—25 км/ч:

$$V_a = \frac{S \times \eta \times 3,6}{K_{[1675-1677]} - K_{1633}} = \frac{9,6 \times 30 \times 3,6}{[1675-1677] - 1633} \approx 24 - 25 \text{ км/ч},$$

где: S — расстояние между столбами № 6 и 2, м: 9,6; K_i — порядковый номер кадра; η — частота кадров видеозаписи, 1/с: 30.

В дальнейшем проводилось исследование с целью решения вопроса о наличии технической возможности предотвращения наезда путем применения экстренного торможения полностью заблокированными колесами в момент возникновения опасности для движения. Решение указанного вопроса в общем случае производится путем сравнения остановочного пути (S_0) транспортного средства с его удалением (S_a) от места наезда в момент, когда водитель имел объективную возможность обнаружить опасность для движения.

В рассматриваемой ситуации величина удаления (S_a) автомобиля *Mitsubishi Lancer* от линии пересечения пешеходом проезжей части составляет от 3 м до 4 м (рис. 2).

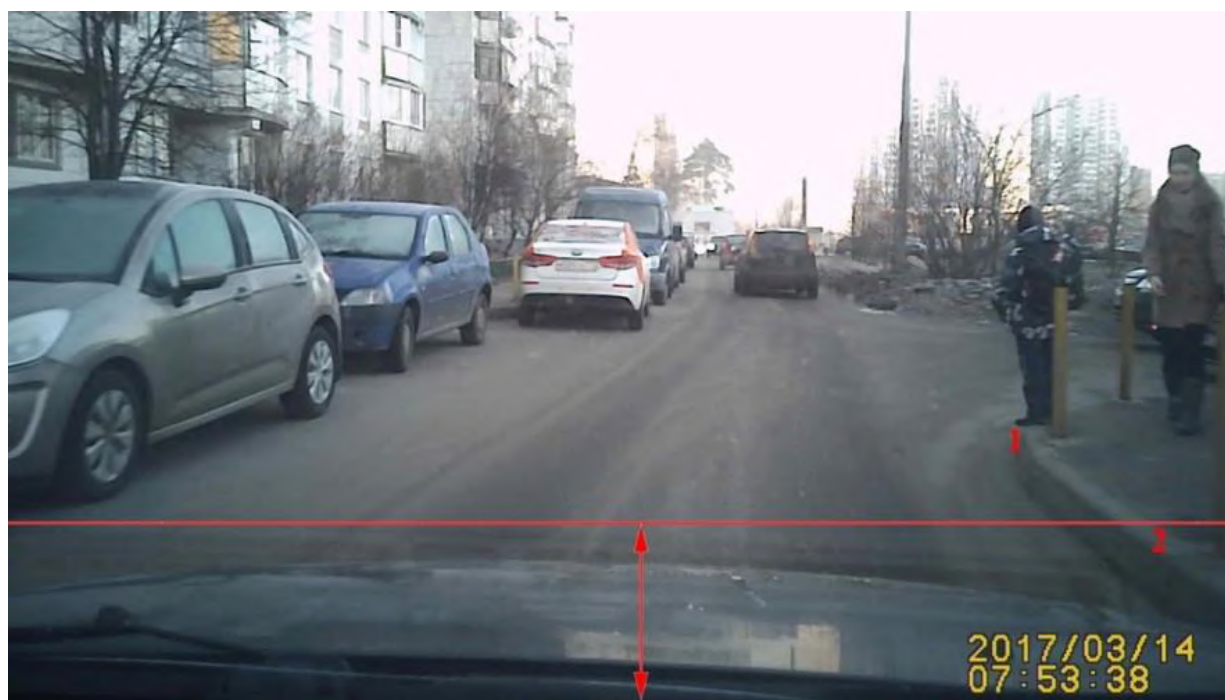


Рис. 2. 1677-й кадр видеозаписи: цифрами 1 и 2 указана нумерация столбов

Учитывая скорость движения автомобиля (24—25 км/ч), его остановочный путь составил 9,1—9,6 м, что существенно больше, чем его удаление от места наезда на пешехода в момент обнаружения опасности для движения (рис. 3).

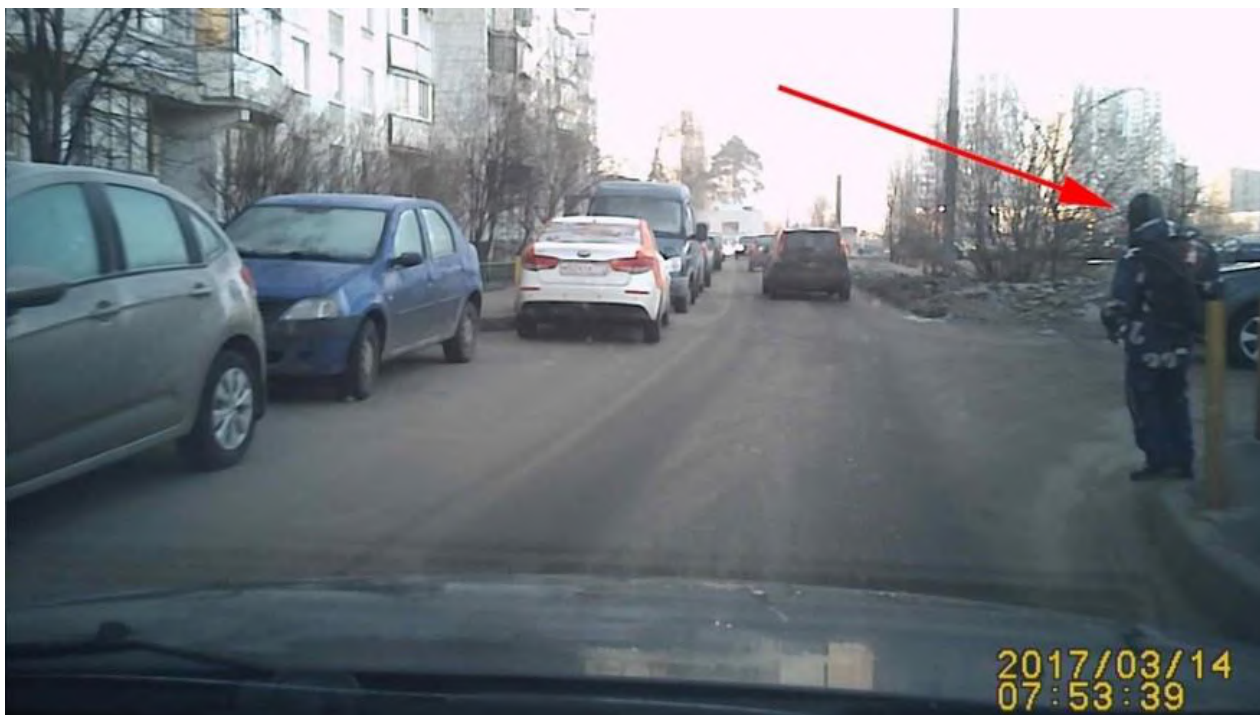


Рис. 3. 1684-й кадр видеозаписи: момент возникновения опасности для движения (стрелкой указан пешеход)

Рассматривая дорожно-транспортную ситуацию с точки зрения Правил дорожного движения (далее — ПДД), остановочный путь автомобиля *Mitsubishi Lancer* при торможении полностью заблокированными колесами при начальной скорости 20 км/ч (как предписано дорожным знаком 3.24, установленным на данном участке дороги) должен составлять 7,1 м:

$$S_0 = (t_1 + t_2 + 0,5 \times t_3) \times \frac{V_{max}}{3,6} + \frac{V_{max}^2}{26 \times j} = (0,6 + 0,1 + 0,5 \times 0,35) \times \frac{20}{3,6} + \frac{20^2}{26 \times 6,8} = 7,1 \text{ м,}$$

где: V_{max} — максимально разрешенная ПДД скорость движения на рассматриваемом участке — км/ч: 20; t_1 — время реакции водителя, с: 0,6; t_2 — время запаздывания срабатывания тормозного привода автомобиля, с: 0,1; t_3 — время нарастания замедления автомобиля, с: 0,35; j — установившееся замедление автомобиля, м/с²: 6,8.

Таким образом, с технической точки зрения, несоответствие действий водителя автомобиля *Mitsubishi Lancer* требованиям ч. 1 п. 10.1 ПДД не находится в причинной связи с фактом наезда на пешехода, поскольку водитель не располагал технической возможностью предотвратить его.

Установление обстоятельств ДТП, а также различных технических величин, необходимых для решения вопросов судебной автотехнической экспертизы, например, определения скорости движения транспортного средства, возможно также при исследовании видеозаписей, сделанных при помощи стационарных камер наблюдения.

В данном случае для определения искомой технической величины требуется наличие системы координат в направлении движения объекта, позволяющей определить его перемещение на каком-либо интервале

видеозаписи [7, стр. 103]. При проведении исследования использовалась видеозапись, выполненная стационарной видеокамерой в светлое время суток (имя файла «6eba675a-4708-421c-b6bd-53f3a03ad7f1.mp4») На рис. 4 (кадр № 1076) запечатлено положение автомобиля *Honda Accord* в момент нахождения его правого переднего колеса (указано стрелкой зеленого цвета) у 15-го штриха линии разметки 1.7 (Приложение 2 к ПДД).



Рис. 4. Кадр № 1076 (время: 00:01:1,636) видеозаписи; место расположения автомобиля *Honda Accord* (указано стрелкой красного цвета)

На рис. 5 (кадр № 1085) запечатлено положение автомобиля *Honda Accord* в момент нахождения его правого переднего колеса (указано стрелкой зеленого цвета) у начала первого штриха линии разметки 1.5 (Приложение 2 к ПДД). Временной интервал между кадрами № 1076 и № 1085 составляет 0,6 с ($00:01:12,236 - 00:01:11,636 = 0,6$ с).

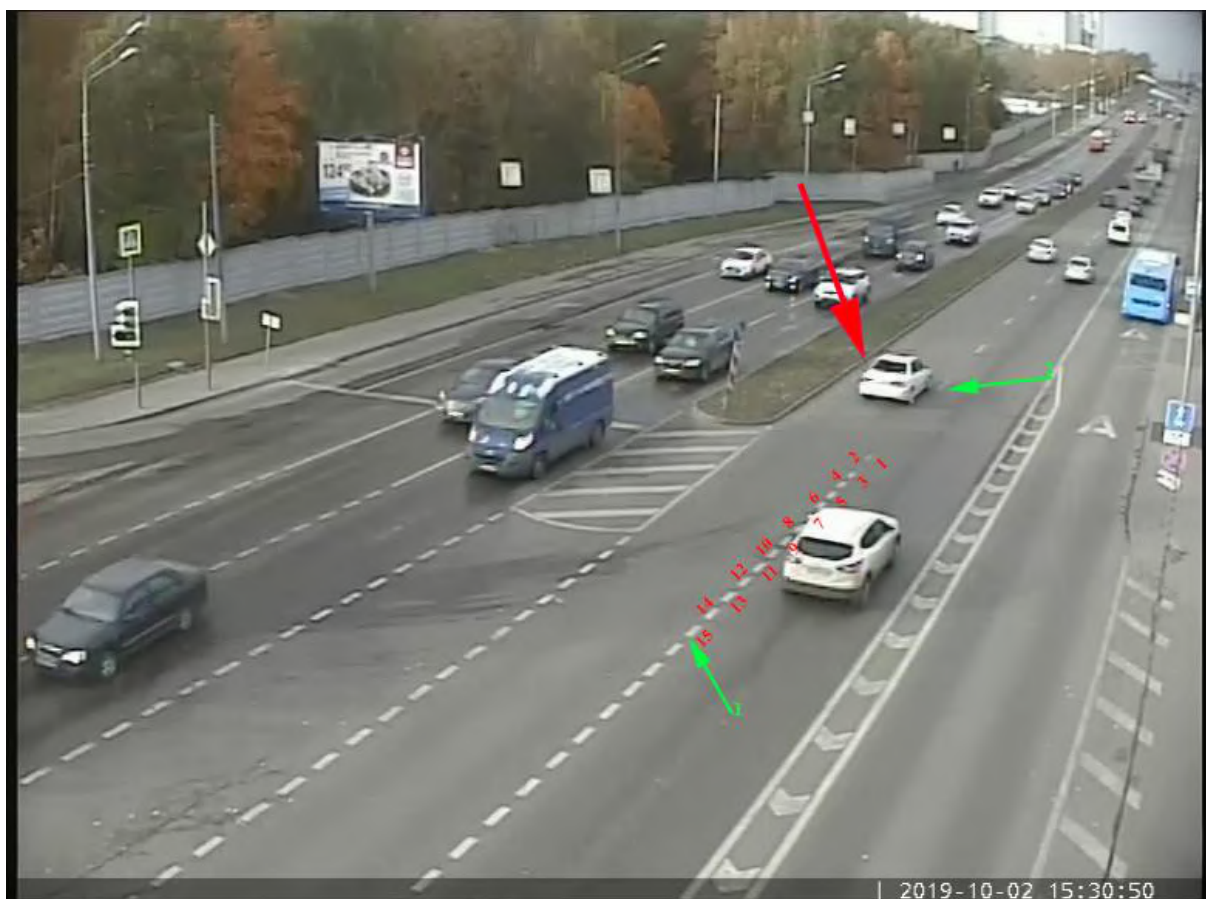


Рис. 5. Кадр № 1085 (время: 00:01:2,236) видеозаписи: место расположения автомобиля *Honda Accord* (указано стрелкой красного цвета)

Следовательно, средняя скорость движения автомобиля *Honda Accord* при проезде между его положениями, запечатленными на рис. № 4 и 5, составляла около 138 км/ч:

$$V_{\text{ср}} = \frac{S_1}{T_1} \times 3,6 = \frac{23,05}{0,6} \times 3,6 \approx 138 \text{ км/ч},$$

где: S_1 — расстояние от окончания 15-го штриха линии разметки 1.7 до начала 1-го штриха линии разметки 1.5, м: 23,05 (9,5 + 0,55 + 0,42 + 0,55 + 0,44 + 0,55 + 0,42 + 0,55 + 0,41 + 0,54 + 0,43 + 0,55 + 0,42 + 0,54 + 0,42 + 0,55 + 0,41 + 0,55 + 0,43 + 0,54 + 0,42 + 0,55 + 0,42 + 0,55 + 0,43 + 0,54 + 0,41 + 0,54 + 0,42 = 23,05 м); T_1 — временной интервал между кадрами № 1076 и № 1085, с: 0,6.

Таким образом, результаты проведенных исследований отчетливо показывают насколько использование современных технологий и технических средств при относительной простоте их применения позволяет получить объективные, а самое главное, точные данные, необходимые для производства судебных автотехнических экспертиз. Безусловно, на этом пути существует еще множество нерешенных проблем технического и организационного характера, но совершенно очевидно, что внедрение последних достижений науки и техники в практику

расследования по делам о ДТП способствует существенному повышению его эффективности за счет интенсификации проведения следственных действий.

Литература

1. Дорожно-транспортная аварийность на дорогах Российской Федерации на 9 месяцев 2022 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2022.
2. Дорожно-транспортная аварийность на дорогах Российской Федерации на 9 месяцев 2021 года. Информационно-аналитический обзор. — Москва : ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2021.
3. Богданова, Д. И. Современные возможности судебной автотехнической экспертизы / Д. И. Богданова // Экспертные чтения на Енисее: Материалы региональной (межвузовской) научно-практической конференции, Красноярск, 08 февраля 2021 года. — Красноярск : Красноярский государственный аграрный университет, 2021.
4. Ищенко, Е. П. Криминалистическая фотография и видеозапись : учебно-практическое пособие / Е. П. Ищенко, П. П. Ищенко, В. А. Зотчев ; под редакцией Е. П. Ищенко. — Москва, 2019.
5. Токарев, А. Н. Экспертиза технического состояния транспортных средств после ДТП : учебное пособие / А. Н. Токарев, С. Н. Павлов. — Барнаул : АлтГТУ, 2022.
6. Рейц, А. Н. Информация с видеорегистратора транспортного средства как доказательство по делам об административных правонарушениях / А. Н. Рейц // Роль инноваций в трансформации и устойчивом развитии современной науки: сборник статей по итогам Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Пермь, 06 декабря 2022 года. — Стерлитамак : Общество с ограниченной ответственностью «Агентство международных исследований», 2022.
7. Куракина, Е. В. Влияние параметров дороги на определение скорости движения при экспертном исследовании ДТП / Е. В. Куракина, С. С. Евтюков // Вестник гражданских инженеров СПб ГАСУ. — 2014. — № 1(42).

References

1. Dorozhno-transportnaya avariynost' na dorogakh Rossiyskoy Federatsii na 9 mesyatsev 2022 goda. Informatsionno-analiticheskiy obzor. [Road traffic accident rate on the roads of the Russian Federation for 9 months of 2022]— Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2022.
2. Dorozhno-transportnaya avariynost' na dorogakh Rossiyskoy Federatsii na 9 mesyatsev 2021 goda. Informatsionno-analiticheskiy obzor. [Road traffic accidents on the roads of the Russian Federation for 9 months of 2021]— Moskva : FKU «NTS BDD MVD Rossii», 2021.
3. Bogdanova, D. I. Sovremennyye vozmozhnosti sudebnoy avtotekhnicheskoy ekspertizy [Modern capabilities of forensic automotive technical examination] / D. I. Bogdanova // Ekspertnyye chteniya na Yeniseye: Materialy regional'noy (mezhvuzovskoy) nauchno-prakticheskoy konferentsii, Krasnoyarsk, 08 fevralya 2021 goda. — Krasnoyarsk : Krasnoyarskiy gosudarstvennyy agrarnyy universitet, 2021.
4. Ishchenko, Ye. P. Kriminalisticheskaya fotografiya i videozapis' : uchebno-prakticheskoye posobiye [Forensic photography and video recording: educational

- and practical manual] / Ye. P. Ishchenko, P. P. Ishchenko, V. A. Zotchev ; pod redaktsiyey Ye. P. Ishchenko. — Moskva, 2019.
5. Tokarev, A. N. Ekspertiza tekhnicheskogo sostoyaniya transportnykh sredstv posle DTP : uchebnoye posobiye [Examination of the technical condition of vehicles after an accident] / A. N. Tokarev, S. N. Pavlov. — Barnaul : AltGTU, 2022.
 6. Reyts, A. N. Informatsiya s videoregistratora transportnogo sredstva kak dokazatel'stvo po delam ob administrativnykh pravonarusheniyakh [Information from a vehicle's video recorder as evidence in cases of administrative offenses] / A. N. Reyts // Rol' innovatsiy v transformatsii i ustoychivom razvitii sovremennoy nauki: sbornik statey po itogam Vserossiyskoy nauchno-prakticheskoy konferentsii s mezhdunarodnym uchastiyem, Perm', 06 dekabrya 2022 goda. — Sterlitamak : Obshchestvo s ogranichennoy otvetstvennost'yu «Agentstvo mezhdunarodnykh issledovaniy», 2022.
 7. Kurakina, Ye. V. Vliyaniye parametrov dorogi na opredeleniye skorosti dvizheniya pri ekspertnom issledovanii DTP [The influence of road parameters on determining the speed of movement during an expert study of road accidents] / Ye. V. Kurakina, S. S. Yevtyukov // Vestnik grazhdanskikh inzhenerov SPb GASU. — 2014. — № 1(42).

АДМИНИСТРАТИВНО-ПРАВОВОЕ РЕГУЛИРОВАНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ОТНОШЕНИЙ

УДК 656.2.08; 614.842

Хомик Владимир Викторович,

АО «Рыболовецкий колхоз «Восток-1» (Владивосток)

Противоречия между транспортной и пожарной безопасностью: какой выбор сделать?

Аннотация. Транспортная безопасность представляет собой состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства. Угрозы совершения актов незаконного вмешательства требуют от субъектов транспортной инфраструктуры беспрекословного исполнения требований по обеспечению транспортной безопасности. За исполнением требований по обеспечению транспортной безопасности следят надзорные органы в лице транспортной прокуратуры и Ространснадзора. Но что делать судовладельцу, если исполнение законодательства о транспортной безопасности повлечет за собой нарушение правил пожарной безопасности? Нужно ли устанавливать систему контроля доступа к критическим элементам судна, понимая, что в случае возникновения пожара на нем могут погибнуть люди, а неисполнение требований по обеспечению транспортной безопасности влечет уголовное наказание? В статье рассматриваются противоречия в требованиях транспортной и пожарной безопасности в части установки на судах системы контроля доступа к критическим элементам. Исследуются существующие нормативные документы, формулируются предложения по решению выявленных противоречий в законодательстве.

Ключевые слова: транспортная безопасность; пожарная безопасность; регуляторная гильотина; система контроля доступа; противоречия в законодательстве; Российский морской регистр судоходства.

Vladimir V. Khomik,

JSC Fishing collective farm "Vostok-1" (Vladivostok)

Contradictions between transport and fire safety: what choice to make?

Abstract. Transport security is the state of protection of transport infrastructure facilities and vehicles from acts of illegal interference. Threats of committing acts of illegal interference require transport infrastructure entities to unquestioningly comply with requirements to enforce transport security. Compliance with transport safety requirements is monitored by supervisory authorities represented by the transport prosecutor's office and Rostransnadzor. But what should a shipowner do if compliance with transport safety legislation entails a violation of fire safety rules? Is it necessary to install an access control system to critical elements of the ship, understanding that if there is a fire, people may die on it, and failure to comply with transport safety requirements will result in criminal penalties? The current paper has considered the contradictions in transport and fire safety requirements regarding the installation of access control systems to critical elements on ships. There have been studied existing regulatory documents and have been formulated proposals to resolve the identified contradictions in the legislation.

Keywords: transport security; fire safety; regulatory guillotine; access control system; contradictions in legislation; Russian maritime register of shipping.

С 1 января 2021 г. в Российской Федерации заработала «регуляторная гильотина» — инвентаризация всех действующих и обязательных для субъектов предпринимательства требований, имеющая целью устранение избыточной административной нагрузки на бизнес путем отмены неактуальных нормативных актов в сфере надзора и контроля и построения современной, эффективной системы государственного контроля (надзора). Эти действия государства, несомненно, самым положительным образом сказываются на ведении бизнеса. Однако в системе государственного контроля (надзора) есть требования, которые не попадают под действие «регуляторной гильотины», но их положения противоречат друг другу, что негативно сказывается на предпринимательской деятельности.

Так, требованиями по обеспечению транспортной безопасности, учитывающими уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта, утвержденными постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1637 (далее — Требования по ОТБ) предусмотрена обязанность субъектов транспортной инфраструктуры по оснащению транспортных средств техническими средствами обеспечения транспортной безопасности (далее — технические средства ОТБ), обеспечивающими, в числе прочего, контроль доступа к критическим элементам, т.е. к системам, агрегатам, механизмам, средствам управления и обеспечения функционирования транспортного средства. Как правило, критическими элементами на судне являются ходовой мостик, машинное отделение, румпельное отделение.

Согласно Требованиям к функциональным свойствам технических средств обеспечения транспортной безопасности, утвержденным постановлением Правительства РФ от 26 сентября 2016 г. № 969, «система контроля доступа» — это объединенные в комплексы электронные, механические, электротехнические, аппаратно-программные средства, обеспечивающие возможность доступа физических лиц в определенные зоны или к техническим средствам и ограничивающие доступ лиц, не имеющих права доступа.

То есть все входы (выходы) на критические элементы судна должны быть оборудованы дверьми с преграждающими конструкциями (запоры, замки) и исполнительными устройствами, автоматически открывающими запоры при считывании вещественного кода (ключи, карты, брелоки), запоминаемого кода (клавиатура, кодонаборные панели и др.) или сканировании биометрического кода (отпечатки пальцев, сетчатка глаз и др.).

Исполняя указанное требование законодательства о транспортной безопасности, субъекты транспортной инфраструктуры неизменно сталкиваются с противоположными требованиями Правил пожарной безопасности на морских судах, утвержденных постановлением Минтранса России от 31 октября 2003 г. № 10 (далее — Правила ПБ), запрещающих закрывание на замки дверей, находящихся на путях эвакуации (п. 63).

Правила ПБ соотносятся с Правилами классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства (Часть VI. Противопожарная безопасность) и положены в основу самого главного нормативного документа на судне — Системы управления безопасностью, регламентирующего действия экипажа в случае возникновения чрезвычайных ситуаций.

Указанные нормативные документы обязательны для исполнения как транспортными средствами, совершающими международные рейсы, в отношении которых применяются правила торгового мореплавания и требования в области охраны судов и портовых средств, установленные международными договорами РФ, так и судами, которые международные рейсы не совершают. Проверкой исполнения законодательства о пожарной безопасности на морских судах занимаются сотрудники Российского морского регистра судоходства, а также сотрудники администраций морских портов. За неисполнение требований пожарной безопасности предусмотрены наказания, вплоть до запрета на выход судна в рейс.

Таким образом, субъект транспортной инфраструктуры оказывается в патовой ситуации: при исполнении требований транспортной безопасности в части установки систем контроля доступа он нарушает требования пожарной безопасности, и наоборот.

Конечно, постановление Правительства РФ, утвердившее Требования по транспортной безопасности, имеет большую юридическую силу, чем постановление Минтранса России и регламенты Российского морского регистра судоходства, в связи с чем подлежит приоритетному исполнению, однако менее значимые по юридическому статусу нормативные документы регулируют крайне важную сферу деятельности — пожарную безопасность на море, преследующую самую главную цель — предотвращение несчастных случаев и сохранение жизни людей.

Минтранс России, как федеральный орган исполнительной власти, осуществляющий функции по выработке государственной политики по вопросам обеспечения транспортной безопасности, а также производители систем контроля доступа предлагают различные варианты решения этих противоречий: от нахождения в пункте управления транспортной безопасностью судна (как правило, это ходовой мостик) специального оператора, который дистанционно сможет с пульта открыть двери, до максимально упрощенного открытия изнутри дверей при возникновении чрезвычайной ситуации (установка кнопки принудительного открывания двери и т.д.). Однако предлагаемые меры, к сожалению, никак проблему не решают — конфликт исполнения нормативных документов остается. Да, процесс открывания дверей на путях эвакуации упрощается, но сами двери, вопреки требованиям пожарной безопасности, являются закрытыми.

Кроме того, остается без решения вопрос установки систем контроля доступа на клинкетные двери в случаях их расположения в румпельных или машинных отделениях. Такие двери всегда находятся в открытом положении и закрываются только при возникновении чрезвычайной ситуации для герметизации помещения. Установить систему контроля доступа на такую дверь в принципе невозможно. Таким образом, субъект транспортной инфраструктуры, на судне которого в машинном отделении установлена клинкетная дверь, при всем желании не сможет выполнить требования транспортной безопасности по установке системы контроля доступа к критическим элементам, за что и будет наказан надзорными органами.

Выявив в результате проверки несоблюдение требования по установке систем контроля доступа, органы транспортной прокуратуры обращаются в суды с исками о понуждении субъектов транспортной инфраструктуры совершить действия по исполнению указанного требования. При этом в силу громоздкости законодательства о транспортной безопасности вопрос о существующих противоречиях между транспортной и пожарной безопасностью в судебном заседании участниками процесса не поднимается. Этот вопрос возникает у субъектов транспортной инфраструктуры только при исполнении судебного решения, как правило, уже вступившего в законную силу. При этом обращения в суд о разъяснении порядка исполнения судебных решений в связи с

имеющимися противоречиями в законодательстве о транспортной и пожарной безопасности не дают никакого результата. В рассмотрении указанных заявлений суд отказывает, поскольку изложенные в них обстоятельства не рассматривались в первой и второй инстанции.

В итоге субъект транспортной инфраструктуры остается один на один с судебным решением, которое невозможно исполнить, не нарушив закон (т.е. правила пожарной безопасности), но и не исполнить судебное решение он не вправе, так как неисполнение грозит уголовным преследованием по ст. 315 Уголовного кодекса Российской Федерации. Чтобы выйти из сложившейся ситуации, субъект транспортной инфраструктуры вынужден приобретать систему контроля доступа (стоимостью от 1 млн руб., в зависимости от размеров судна), устанавливать на двери и люки, ведущие к критическим элементам судна, и держать в неработающем состоянии, чтобы исполнить требования пожарной безопасности.

Нужно ли говорить о тех эмоциях, которые возникают у судовладельцев от необходимости приобретать и устанавливать дорогостоящее, абсолютно бесполезное оборудование под угрозой уголовного наказания?

Еще одной сложностью при установке системы контроля доступа на критические элементы судна является отсутствие указанной системы и ее составляющих в Номенклатуре объектов технического наблюдения Российского морского регистра судоходства (далее — Регистр судоходства). Одной из функций Регистра судоходства является техническое наблюдение за материалами и изделиями, применяемыми на судах. Объекты технического наблюдения Регистра судоходства и технические требования к ним определяются Правилами технического наблюдения за постройкой судов и изготовлением материалов и изделий для судов (далее — Правила технического наблюдения) и перечислены в Номенклатуре объектов технического наблюдения (приложение № 1 к Правилам технического наблюдения). Применение на судне материалов и изделий, не включенных в Номенклатуру объектов технического наблюдения, является риском для субъекта транспортной инфраструктуры и влечет наказание со стороны Регистра судоходства. Однако, несмотря на то что Требования по ОТБ утверждены 8 октября 2020 г., система контроля доступа и ее составляющие (считывающие устройства, управляемые преграждающие устройства в составе преграждающих конструкций и исполнительных устройств и др.) в Номенклатуру объектов технического наблюдения до сих пор так и не включены.

Указанные выше противоречия в нормативных документах, нежелание или боязнь государственных органов устранять их приводят к нивелированию всех усилий государства по созданию прозрачной и понятной нормативной базы.

Решить возникшие противоречия сможет размещение на критических элементах судна сигнализации, которая предупредит о всех случаях проникновения в указанные помещения, в том числе с установленными в них клинкетными дверьми. При получении сигнала о проникновении, лицо, ответственное за обеспечение транспортной безопасности на транспортном средстве, направляет сотрудника сил обеспечения транспортной безопасности в помещение, в котором сработала сигнализация, для идентификации вошедшего. Данные мероприятия позволят прежде всего сохранить состояние защищенности транспортного средства от угроз совершения актов незаконного вмешательства и устранить противоречия в законодательстве о транспортной и пожарной безопасности.

На период устранения имеющихся противоречий в нормативных документах предлагается ввести мораторий на установку систем контроля доступа на транспортных средствах морского транспорта. Контроль доступа на критические элементы судна выполнять вахтенной службой, а также силами обеспечения транспортной безопасности.

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.1

Максуров Алексей Анатольевич,
кандидат юридических наук,
Ярославский государственный университет имени П. Г. Демидова

Заключение и показания эксперта и специалиста: общее и различия

Аннотация. В статье на основе анализа действующего уголовно-процессуального законодательства исследуются наиболее популярные на практике «объективные» источники и формы получения специальных знаний: заключение и показания эксперта и специалиста. Автором показаны сходства и различия указанных видов доказательств, а также обращено внимание на особенности их оценки органом предварительного расследования и судом. Исследователь приходит к выводу о необходимости изменения уголовно-процессуального закона в том смысле, что базовой процессуальной фигурой среди них должен стать именно специалист

Ключевые слова: заключение эксперта; заключение специалиста; показания эксперта; показания специалиста; специальные знания; доказывание; доказательства.

Aleksey An. Maksurov,
Candidate of Law,
Yaroslavl State University named after P. G. Demidov

Conclusion and testimony of an expert and specialist: similarities and differences

Abstract. Based on an analysis of the current criminal procedural legislation, there have been studied the most popular “objective” sources and forms of obtaining special knowledge in practice: the conclusion and testimony of an expert and specialist. The current paper has shown the similarities and differences between these types of evidence and has also drawn attention to the features of their estimation by the preliminary investigation body and the court. There has been concluded that it is necessary to change the criminal

procedure law in the sense that a specialist should become the basic procedural figure among them.

Keywords: expert opinion; opinion of a specialist; expert testimony; testimony of a specialist; special knowledge; proof; evidence.

Введение. Для использования специальных знаний отдельным участником уголовного процесса существуют различные причины. Прежде всего, современный мир объективно сложен ввиду достижения человеческой цивилизацией высокого уровня развития. Сложность внешнего мира подразумевает и эффективность использования материально-технических, временных, а также человеческих ресурсов для его познания. Отсюда — значимыми становятся вопросы специализации человеческой деятельности. Эта специализация требует наличия особых знаний и навыков использования этих знаний, а также специальных научно-технических средств их использования. Таким образом, соответствующими специальными знаниями теоретически могут обладать следователь, прокурор и суд, однако в силу сложности современного мира обладание этими знаниями не только не является необходимым, но и излишним, поскольку в таком случае познавательные ресурсы общества расходуются явно неэффективно.

Кроме того, обращение лица, осуществляющего функцию уголовного преследования, или суда, отправляющего правосудие, к иному субъекту подразумевает приобретение их внутренним убеждением, впоследствии отражаемым в процессуальных актах по делу, необходимой объективности, что было бы намного более сложным процессом, участвуя они не только в проверке и оценке, но и в самом процессе создания доказательства. Здесь, соответственно, значимо разделение процессуальных фигур, устанавливающих обстоятельство, подлежащее доказыванию (объективный факт внешнего мира) или его отсутствие, и лиц, оценивающих и использующих результаты установления наличия или отсутствия факта в собственной юридической деятельности.

Мы полагаем, что вопросы использования результатов судебной экспертизы и исследований специалиста в процессе доказывания не сводятся целиком и полностью к общим вопросам исследования доказательств, а имеют свою специфику, которая и отражена в работе.

Оценка заключения эксперта (специалиста) как базового «объективного» доказательства. Прежде всего, органом (должностным лицом), рассматривающим дело, производится исследование заключения эксперта как доказательства с точки зрения его относимости, допустимости и т.п. Если, например, дело рассматривается судом, то заключение эксперта оглашается в судебном заседании и исследуется наряду с другими доказательствами по делу: стороны процесса

высказывают свое мнение по поводу формы и содержания данного доказательства, с которым может согласиться (или не согласиться) суд.

Необходимо, однако, отметить, что только неукоснительное соблюдение при производстве экспертизы норм материального и процессуального права способно представить суду допустимое доказательство чьей-либо виновности или невиновности.

Так, по одному из уголовных дел было установлено, что К., находясь в должности капитана-механика, нарушил правила безопасности движения речного транспорта, которые повлекли по неосторожности гибель трех лиц, т.е. совершил преступление, предусмотренное ч. 3 ст. 263 УК РФ. Согласно должностной инструкции он был обязан соблюдать правила безопасности движения речного транспорта, руководить экипажем речного теплохода и выполнять функции судоводителя теплохода. Стороной обвинения было представлено заключение комиссионной водно-технической судебной экспертизы, согласно которому К. имел техническую возможность избежать транспортного происшествия. Вместе с тем сторона защиты обратила внимание, что в экспертном заключении отсутствовали сведения о содержании, методах и результатах проведенных ими исследований, что противоречит положениям ст. 25 Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации» и п. 9 ч. 1 ст. 204 УПК РФ. Указанное нарушение породило у суда сомнение в достоверности экспертных выводов и было признано недопустимым доказательством в соответствии со ст. 75 УПК РФ [4, стр. 15].

В дальнейшем производится оценка экспертного заключения как доказательства, в том числе с точки зрения его соответствия другим материалам дела.

Обычно заключение эксперта приветствуется судами и органами, производящими расследование (дознание), поскольку, во-первых, эксперт является лицом, независимым для сторон расследования, и во-вторых, лицом, обладающим специальными познаниями в области, в которой этими познаниями (по крайней мере, на уровне познаний эксперта) не обладают иные участники процесса.

На практике для лица, принимающего решение, в том числе суда, достаточно «удобно» обосновать любое свое решение именно мнением эксперта как специалиста в том или ином вопросе. Однако указанное обстоятельство не позволяет априори закладывать в решение выводы экспертизы как единственно верные и правильные. Каким бы незаинтересованным в исходе дела лицом не был эксперт, каким бы крупным специалистом в своей области особых знаний он не являлся, тем не менее он остается человеком, а человеку свойственно ошибаться. Установить же ошибку не просто, так как иные участники процесса такого рода специальными познаниями изначально не обладают.

Говоря об оценке заключения эксперта как доказательства по уголовному делу, необходимо также иметь в виду, что, во-первых, следует учитывать квалификацию эксперта, выяснять, были ли ему представлены достаточные материалы и надлежащие объекты исследования; во-вторых, то обстоятельство, что для оказания помощи в оценке заключения эксперта и допросе эксперта по ходатайству стороны или по инициативе суда может привлекаться специалист, который дает разъяснения в форме устных показаний или письменного заключения; в-третьих, оценка заключения эксперта может быть оспорена только вместе с приговором или иным итоговым судебным решением при его обжаловании в установленном законом порядке.

При назначении и производстве судебных экспертиз по уголовным делам должны неукоснительно соблюдаться требования закона и нормативных актов, определяющих организацию, сроки, порядок производства отдельных видов экспертиз, поскольку это имеет большое значение для установления фактических обстоятельств дела, правильного и своевременного его разрешения и вынесения судом в соответствии с требованиями ст. 7 УПК РФ законного, обоснованного и мотивированного решения.

В целом, в литературе предлагается особый алгоритм оценки достоверности заключения эксперта (специалиста), который представляется верным и нам: изучение вопросов, поставленных перед экспертом, на предмет относимости к установлению интересующих обстоятельств; проверка подлинности и законности получения объектов, представленных для экспертного исследования (предметов, документов, образцов и т.д.); проверка компетенции эксперта (комиссии экспертов) и наличия оснований для отвода; проверка процессуального порядка назначения экспертизы (в том числе разъяснены ли эксперту права и обязанности, предупрежден ли он об ответственности за дачу заведомо ложного заключения и т.п.); проверка процессуального порядка производства экспертизы, в том числе процессуальных сроков (например, не было ли производство по делу приостановлено во время производства экспертизы); проверка процессуального оформления хода и результатов экспертизы; оценка научной обоснованности экспертной методики и правомерности ее применения в данном конкретном случае; проверка полноты заключения; проверка логической обоснованности хода и результатов экспертного исследования, установление внутренней непротиворечивости заключения; проверка соответствия выводов эксперта имеющимся по делу доказательствам [8, стр. 90—92].

Также подчеркнем, что заключение эксперта (специалиста) в уголовном процессе может оцениваться всеми участниками судопроизводства. Суд, в итоге, может согласиться с оценкой любого из них, но может и отклонить их соображения. При рассмотрении дела в апелляционном и надзорном

порядке вышестоящий суд также имеет возможность оценить заключение эксперта в полном объеме.

Проблема вероятных выводов эксперта (специалиста). В качестве одной из проблем оценки экспертного заключения и заключения специалиста в литературе указывается на вероятные, а не категоричные выводы эксперта (специалиста) [6, стр. 114—126]. При этом причины вероятных выводов могут быть самыми различными, например, такими как недостаточная совокупность совпадающих или различающихся признаков, позволяющих прийти к категорическому выводу, недостаточно полное или неправильное изъятие объектов, предоставляемых на экспертное исследование; ограниченный объем материала для исследования (например, в почерковедческой экспертизе рукописного материала в исследуемом документе); простота выполнения исследуемого рукописного текста или подписи; недостаточный объем сравнительного материала (при условии возможности получить дополнительный сравнительный материал); слабая методическая база методики экспертного исследования и т.п. [7, стр. 17—22].

Рассмотрим, к примеру, уголовное дело в отношении М., П. Органами предварительного расследования М., П. обвинялись в совершении ряда краж чужого имущества из автомашин. В качестве доказательств по факту краж суду представлены два диска с видеозаписью с камер видеонаблюдения, установленных в местах совершения преступлений. Подсудимые свою причастность к совершению краж отрицали, утверждали, что на представленных видеозаписях изображены не они. По ходатайству подсудимого М. назначена судебная портретная экспертиза, для производства которой представлены видеозаписи и CD-диск с фотографиями подсудимых. Перед экспертом поставлен один вопрос: одно или разные лица изображены на видеозаписях с камер видеонаблюдения, имеющихся в материалах уголовного дела, и на фотографиях, представленных на CD-диске, произведенных в судебном заседании, с изображением М. и П. Вывод эксперта — на видеозаписях с камер видеонаблюдения, имеющихся в материалах уголовного дела, и на фотографиях, представленных на CD-диске, произведенных в судебном заседании, с изображением М. и П., вероятно, изображены одни и те же лица. Вывод дан в вероятной форме по причине, указанной в исследовательской части, в которой сказано, что изображения мужчин на кадрах, полученных из сравнительной записи, имеют явное сходство по отдельным признакам (сходство прослеживается в строении черепа и линии роста волос, характерных чертах лица, форме носа) с кадрами, взятыми из видеозаписи. Тем не менее изображения с кадров исследуемой записи имеют низкую детализацию, по которой не может быть проведена идентификация методами портретной экспертизы. Таким образом, по этим и другим изображениям провести опознание не представляется возможным, однако нельзя отрицать имеющегося сходства изображения

объекта «М1» на исходной записи и П. — на сравнительной записи, а также объекта «М2» и М [9, стр. 112—118].

Необходимо помнить, что вероятный вывод судебного эксперта подлежит обязательной проверке, в результате чего он может быть подтвержден или опровергнут.

В целом следует иметь в виду, что вывод судебного эксперта, на каком бы прочном научном фундаменте он не был основан, в том числе и сделанный экспертом в категорической форме, как и любое доказательство, подлежит обязательной критической оценке со стороны лиц, назначивших судебную экспертизу, поскольку согласно ч. 2 ст. 17 УПК РФ никакие доказательства не имеют заранее установленной силы, а ст. 88 УПК РФ регламентирует, что каждое доказательство подлежит оценке с точки зрения относимости, допустимости и достоверности.

В отношении судебной экспертизы в постановлении Пленума Верховного Суда РФ от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам» подчеркивается, что заключение судебного эксперта не имеет заранее установленной силы, не обладает преимуществом перед другими доказательствами и, как иные доказательства, оценивается по общим правилам в совокупности с другими доказательствами.

В то же время, регламентируя оценку судами заключения судебного эксперта, Пленум не дает разъяснений, какое значение имеют вероятные заключения судебного эксперта как доказательства. В предыдущем постановлении Пленума Верховного Суда СССР от 16 марта 1971 г. № 1 «О судебной экспертизе по уголовным делам» в п. 14 определялось, что «вероятное заключение эксперта не может быть положено в основу приговора» [5, стр. 88].

Изучение постановлений Пленума Верховного Суда РФ показало, что в них отсутствуют прямые указания на то, что вероятные заключения судебных экспертов не могут быть использованы в уголовном судопроизводстве для установления истины по делу.

Тем не менее в связи с этим процессуальный закон предлагает механизмы и способы преодоления правовой неопределенности в данном вопросе.

Прежде всего, органом, рассматривающим (расследующим) дело, как по собственной инициативе, так и по ходатайству сторон — участников процесса, может быть назначена дополнительная или повторная экспертиза, в том числе порученная другому эксперту и даже экспертному учреждению. Обратим внимание на то существенное обстоятельство, что для назначения таких экспертиз достаточно лишь сомнений в их обоснованности.

Кроме того, возможен вызов и допрос эксперта. Эксперт после оглашения его заключения вправе дать по нему необходимые пояснения, а также обязан ответить на дополнительные вопросы лиц, участвующих в

деле, и суда. Ответы эксперта на дополнительные вопросы заносятся в протокол судебного заседания.

Орган, рассматривающий (расследующий) дело, в том числе и суд, совершенно не обязательно должен тем или иным образом «опровергать» выводы эксперта, вызывающие у него сомнения, либо тем или иным путем снимать существующее противоречие между экспертным заключением и иными материалами дела путем назначения дополнительных и повторных экспертиз, допроса эксперта, приглашения к участию в деле и допросе других специалистов в указанной области и т.п., поскольку экспертное заключение, как и любое иное доказательство в российском уголовном процессе не имеет заранее установленной силы.

Соотношение заключения и показаний эксперта с заключением и показаниями специалиста. По вопросу о соотношении заключения и показаний эксперта с заключением и показаниями специалиста в литературе имеются две основные точки зрения.

Сторонники первой позиции полагают, что граница между указанными процессуальными фигурами и получаемыми с их помощью доказательствами весьма условна, поскольку и тот и другой являются носителями специальных знаний, которыми не обладают ни суд, ни другие участники уголовного судопроизводства, выступающие на стороне обвинения и на стороне защиты, а незначительная разница существует лишь в оформлении проведенного исследования [3, стр. 14—18].

Другие ученые указывают нам на то, что традиционно цели привлечения эксперта и специалиста к участию в уголовном судопроизводстве различались, в чем и состоял «особый» путь развития российского законодательства о сведущих лицах. В рамках уголовного процесса только эксперт наделен полномочиями по проведению исследования и формированию выводов на основе полученных результатов, тогда как специалист такие исследования осуществлять не вправе, а его заключения не должны носить формы выводного знания. В противном случае «размывается» грань между экспертом и специалистом [2, стр. 19—23].

Нам представляется более предпочтительной вторая точка зрения, однако не вследствие возможного «размывания граней между экспертом и специалистом», что само по себе не очень важно, а ввиду особенностей процессуальных статусов эксперта и специалиста, рассмотренных нами ранее. Более того, в литературе отмечается, что «взаимосвязанный анализ ч. 1 ст. 58, п. 3.1 ч. 2 ст. 74, ч. 3 ст. 80 УПК РФ приводит к логическому выводу — заключение специалиста фактически является консультацией, инициированной одной из сторон уголовного судопроизводства, содержание которой оформляется в письменном виде» [1, стр. 10—12]. Те же авторы полагают, что несмотря на достаточную частоту использования в уголовном судопроизводстве, в настоящее время заключение специалиста является доказательством, оценка, а соответственно, и

последующее использование которого в доказывании является затруднительным. Если оценка содержания все-таки осуществляется, то допустимость данного доказательства просто не оценивается. Такая ситуация сложилась вследствие того, что законодатель не взял на себя труд конкретизировать порядок его инициирования, форму, содержание [1, стр. 12].

По нашему мнению, вполне возможно обращение суда или органа (лица), производящего расследование, к одному из двух носителей специальных знаний — эксперту или специалисту — в зависимости от конкретной ситуации, т.е. наличие в уголовном процессе двух таких участников вполне объяснимо и целесообразно, не противоречит логике построения уголовно-процессуального закона и требованиям законодательной техники в целом.

Вместе с тем, по нашему мнению, «родовой» фигурой здесь должен быть все-таки специалист, тогда как эксперт — это, по сути, специалист с особым (более «сложным» и формализованным в законе) статусом. В дальнейшем возможна «перестройка» норм в УПК РФ именно в данном направлении, однако в настоящее время такой практической необходимости явно не имеется.

Выводы. Заключение эксперта и заключение специалиста можно различать на основании следующих критериев: 1) по форме документа; 2) по содержанию документа, обусловленному а) различием целей и задач привлечения эксперта и специалиста к участию в уголовном судопроизводстве и б) возложенными на них процессуальным законом функциями; 3) по порядку предоставления документа.

Применительно к показаниям эксперта и специалиста можно говорить о том, что их объединяет использование обоими участниками уголовного процесса специальных знаний в пределах, определенных уполномоченным на расследование (рассмотрение дела) лицом (органом), а также в связи с фактическими характеристиками преступления. Различие состоит в том, что эксперт дает показания относительно проведенной им экспертизы, тогда как специалист может быть допрошен и вне рамок данного им консультативного заключения и даже при отсутствии такового по всем имеющим значение для дела обстоятельствам, которые соответствуют его специальным знаниям.

Литература

1. Елагина, Е. В. Заключение специалиста — доказательство с неопределенной формой и неясным содержанием / Е. В. Елагина, А. Г. Харатишвили // Эксперт-криминалист. — 2021. — № 4. — С. 10—12.
2. Зайцева, Е. А. К вопросу о заключении специалиста / Е. А. Зайцева // Уголовное право. — 2016. — № 4. — С. 19—23.
3. Конин, В. В. Использование адвокатом специальных знаний в уголовном судопроизводстве как необходимость для повышения качества защиты / В. В. Конин // Адвокат. — 2018. — № 5. — С. 14—18.

4. Коровин, Е. П. Лекция по теме № 27.4 «Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта» / Е. П. Коровин. — Ставрополь : Краснодарский университет МВД России, 2021.
5. Майлис, Н. П. Введение в судебную экспертизу / Н. П. Майлис. — Москва, 2020.
6. Нестеров, А. В. История экспертизы и экспертика / А. В. Нестеров // Теория и практика судебной экспертизы. — 2021. — № 3 (23). — С. 114—126.
7. Стукалин, В. Б. Судебная экспертиза: сущность и объекты для ее проведения / В. Б. Стукалин // Общество и право. — 2020. — № 1. — С. 17—22.
8. Тищенко, Е. В. Актуальные вопросы уголовно-правовой и экспертной оценки неблагоприятных исходов медицинской деятельности / Е. В. Тищенко, Е. Ю. Фролова // Известия высших учебных заведений. Северо-Кавказский регион. Общественные науки. — 2013. — № 6. — С. 88—92.
9. Фролова, Е. Ю. Совершенствование оперативно-розыскных методов выявления преступлений в сфере экономической деятельности в условиях информатизации общества / Е. Ю. Фролова, А. В. Ковалева // Правовые вопросы обеспечения экономической безопасности государства в условиях информатизации общества: сборник науч. статей Всерос. науч.-практ. конф., 6 апреля 2018 г. — Ростов-на-Дону, 2018.

References

1. Yelagina, Ye. V. Zaklyucheniye spetsialista — dokazatel'stvo s neopredelennoy formoy i neyasnym sodержaniyem [A specialist's conclusion is evidence with an uncertain form and unclear content] / Ye. V. Yelagina, A. G. Kharatishvili // Ekspert-kriminalist. — 2021. — № 4. — S. 10—12.
2. Zaytseva, Ye. A. K voprosu o zaklyuchenii spetsialista [On the issue of the conclusion of a specialist] / Ye. A. Zaytseva // Ugolovnoye pravo. — 2016. — № 4. — S. 19—23.
3. Konin, V. V. Ispol'zovaniye advokatom spetsial'nykh znaniy v ugolovnom sudoproizvodstve kak neobkhodimost' dlya povysheniya kachestva zashchity [The use of special knowledge by a lawyer in criminal proceedings as a necessity to improve the quality of defense] / V. V. Konin // Advokat. — 2018. — № 5. — S. 14—18.
4. Korovin, Ye. P. Lektsiya po teme № 27.4 «Prestupleniya protiv bezopasnosti dvizheniya i ekspluatatsii transporta» [Lecture on topic No. 27.4 “Crimes against traffic safety and transport operation”] / Ye. P. Korovin. — Stavropol' : Krasnodarskiy universitet MVD Rossii, 2021.
5. Maylis, N. P. Vvedeniye v sudebnuyu ekspertizu [Introduction to forensic examination] / N. P. Maylis. — Moskva, 2020.
6. Nesterov, A. V. Istoriya ekspertizy i ekspertika [History of examination and expertise] / A. V. Nesterov // Teoriya i praktika sudebnoy ekspertizy. — 2021. — № 3 (23). — S. 114—126.
7. Stukalin, V. B. Sudebnaya ekspertiza: sushchnost' i ob"yekty dlya yeye provedeniya [Forensic examination: essence and objects for its implementation] / V. B. Stukalin // Obshchestvo i pravo. — 2020. — № 1. — S. 17—22.
8. Tishchenko, Ye. V. Aktual'nyye voprosy ugolovno-pravovoy i ekspertnoy otsenki neblagopriyatnykh iskhodov meditsinskoy deyatel'nosti [Current issues of criminal law and expert assessment of adverse outcomes of medical activities] / Ye. V. Tishchenko, Ye. YU. Frolova // Izvestiya vysshikh uchebnykh zavedeniy. Severo-Kavkazskiy region. Obshchestvennyye nauki. — 2013. — № 6. — S. 88—92.
9. Frolova, Ye. YU. Sovershenstvovaniye operativno-rozysknykh metodov vyyavleniya prestupleniy v sfere ekonomicheskoy deyatel'nosti v usloviyakh informatizatsii obshchestva [Improving operational investigative methods for identifying crimes in

the field of economic activity in the conditions of informatization of society] / Ye. YU. Frolova, A. V. Kovaleva // *Pravovyye voprosy obespecheniya ekonomicheskoy bezopasnosti gosudarstva v usloviyakh informatizatsii obshchestva: sbornik nauch. statey Vseros. nauch-prakt. konf., 6 aprelya 2018 g. – Rostov-na-Donu, 2018.*

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 342.9

Паршаков Александр Сергеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ);
Военный университет Минобороны России,
полковник юстиции запаса

Паршаков Алексей Александрович,
военная прокуратура Западного военного округа,
подполковник юстиции

К вопросу о квалификации преступлений в современных условиях: военно-транспортный аспект

Аннотация. В статье рассматривается вопрос изменения подхода государства к уголовной политике, положивший начало созданию уголовного законодательства военного времени. При этом автор подчеркивает, что законодатель избирательно подошел к изменению указанного уголовного законодательства, сосредоточившись на квалификации лишь части преступлений, необоснованно оставив в прежней редакции ряд статей, в том числе и военно-транспортные преступления, такие как оставление погибающего военного корабля, нарушение правил вождения или эксплуатации машин, нарушение правил полетов или подготовки к ним и нарушение правил кораблевождения. При этом большинство указанных преступлений являются бланкетными, поскольку связаны с нарушением правил, которые устанавливаются нормативными правовыми актами и локальными нормативными актами, причем, как в мирное время, так и в боевой обстановке. Кроме того, автором в обоснование необходимости квалифицировать указанные военно-транспортные преступления в периоды мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий приведены примеры и другие аргументированные доводы. Помимо предложений о внесении рассматриваемой квалификации в указанные преступления главы о преступлениях против военной службы автором предлагается внести дополнение в главу о преступлениях против порядка управления Уголовного кодекса Российской Федерации, при этом предлагается

криминализировать деяния, направленные против порядка мобилизации и обеспечения режима военного положения или военного времени, в связи с неисполнением военно-транспортной обязанности. Предлагаемые изменения в уголовное законодательство, связанные с необходимостью квалификации военно-транспортных преступлений и криминализации деяний о неисполнении военно-транспортной обязанности, в периоды мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий, автор опирается на практику деятельности органов военной прокуратуры и военных следственных органов.

Ключевые слова: квалификация преступлений; мобилизация; боевые действия; правила вождения; правила полетов; правила кораблевождения; военно-транспортная обязанность.

Aleksandr S. Parshakov,

Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (RUT MIIT);
Military University of the Russian Ministry of Defense,
reserve colonel of justice

Alexey A. Parshakov,

Military Prosecutor's Office of the Western Military District,
Lieutenant Colonel of Justice

On the issue of qualification of crimes in modern conditions: military transport aspect

Abstract. The current paper has studied the issue of changing the state approach to criminal policy, which laid the foundation for the development of wartime criminal legislation. At the same time, there has been emphasized that the legislator took a selective approach to changing this criminal legislation, focusing on the classification of only part of the crimes, unreasonably leaving several articles in the previous edition, including military transport crimes, such as abandoning a sinking warship, violating driving rules or operation of machines, violation of flight rules or preparation for them and violation of navigation rules. Moreover, most of these crimes are blanket, since they are associated with violation of the rules that are established by regulatory legal acts and local regulations, both in peacetime and in combat situations. In addition, there have been given the examples and other reasoned arguments to justify the need to qualify these military transport crimes during periods of mobilization or martial law, wartime, or in conditions of armed conflict or

hostilities. In addition to proposals to introduce the qualification under consideration into the indicated crimes of the chapter on crimes against military service, there has been proposed to make an addition to the chapter on crimes against the order of government of the Criminal Code of the Russian Federation, while there has been proposed to criminalize acts directed against the order of mobilization and ensuring the regime of martial law or wartime, due to failure to fulfill military transport obligations. Proposing changes to the criminal legislation related to the need to qualify military transport crimes and criminalize acts of failure to fulfill military transport duties during periods of mobilization or martial law, wartime or in conditions of armed conflict or combat operations, the author has relied on the practice of the activities of military authorities, prosecutor's office and military investigative authorities.

Keywords: qualification of crimes; mobilization; military operations; driving rules; flight rules; navigation rules; military transport duty.

Самое страшное, что породило человечество за свою долгую историю, — это преступность и войны. Эти «творения» людей были и остаются для каждого человека, общества и государства самыми острыми и злободневными.

Особенно опасна преступность в одном из основных институтов государства — армии, которая, как правило, находится в двух состояниях: готовится к войне или воюет. При этом совершенно очевидно, что степень общественной опасности преступлений, совершаемых военнослужащими в военное время, значительно выше, чем в мирное время.

Между тем более четверти века в ч. 3 ст. 331 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее — УК РФ) была закреплена норма о том, что уголовная ответственность за преступления против военной службы, совершенные в военное время либо в боевой обстановке, определяется законодательством РФ военного времени.

Фактически в указанный период времени, т.е. с 1 января 1997 г. со дня вступления в силу УК РФ по 24 сентября 2022 г., до начала действия Федерального закона от 24 сентября 2022 г. № 365-ФЗ «О внесении изменений в Уголовный кодекс Российской Федерации и статью 151 Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации»), уголовного законодательства военного времени не существовало.

Специальная военная операция явилась катализатором, существенно повлиявшим на пересмотр подхода государства к уголовной политике и обусловившим изменения уголовного законодательства, особенно его военно-уголовной составляющей.

С принятием Федерального закона от 24 сентября 2022 г. № 365-ФЗ в гл. 33 и 34 УК РФ были криминализованы некоторые деяния (добровольная сдача в плен (ст. 352.1 УК РФ) и мародерство (ст. 356.1 УК РФ), внесены дополнения в виде квалифицирующих признаков, связанных

с периодом мобилизации (Указ Президента РФ от 21 сентября 2022 г. № 647 «Об объявлении частичной мобилизации в Российской Федерации»), военным положением, военным временем, условиями вооруженного конфликта или ведения боевых действий (ст. 332—334, 337—342, 344, 346—348 УК РФ). Также были исключены упомянутые положения ч. 3 ст. 331 УК РФ.

Вступившие в законную силу указанные дополнения и изменения положили начало созданию российского уголовного законодательства военного времени.

Вместе с тем законодатель избирательно подошел к изменению данного уголовного законодательства, сосредоточившись на квалификации лишь части преступлений, совершаемых военнослужащими в ходе боевых действий.

Из 22 статей гл. 33 УК РФ в 12 статей были внесены упомянутые квалифицирующие признаки, а 10 составов преступлений необоснованно остались в прежней редакции, в том числе военно-транспортные преступления, предусмотренные ст. 345 УК РФ (оставление погибающего военного корабля), ст. 350 УК РФ (нарушение правил вождения или эксплуатации машин), ст. 351 УК РФ (нарушение правил полетов или подготовки к ним) и ст. 352 УК РФ (нарушение правил кораблевождения).

Изучение и анализ правоприменительной практики свидетельствует о том, что законодатель безосновательно не внес в указанные преступления квалифицирующие признаки, связанные с периодами мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий.

Согласно действующей редакции УК РФ, как в случае, если бы **оставление погибающего военного корабля (ст. 345 УК РФ)** происходило в мирное время, так и в зоне проведения специальной военной операции, квалификация этого деяния была бы одинаковой.

Между тем правилами борьбы за живучесть корабля и обязанностями командира корабля в аварийных ситуациях, предусмотренными Корабельным уставом Военно-Морского Флота, утвержденным Указом Президента РФ от 31 июля 2022 г. № 511, а также Руководством по борьбе за живучесть надводного корабля (РБЖ-НК-81), порядок действий командира корабля разграничен как в мирное, так и в военное время.

В параграфе 12 Корабельного устава закреплено положение о том, что командир корабля руководит борьбой за живучесть корабля, в первую очередь создавая условия для выполнения поставленных задач, командир оставляет корабль последним.

Уголовная ответственность наступает после оставления погибающего военного корабля командиром, не исполнившим до конца свои служебные обязанности, в виде оставления корабля по своей воле, непринятие предписанных ему и возможных в сложившейся ситуации мер по борьбе за живучесть корабля, спасению экипажа, эвакуации или уничтожению

вахтенного и навигационного журналов, секретных документов и оборудования, сохранению корабельного имущества. При этом степень общественной опасности данного преступления в военное время значительно выше.

Что касается **нарушения правил вождения или эксплуатации машин (ст. 350 УК РФ)**, то указанное преступление также оставлено без внимания законодателей, и в данную статью не включены квалифицирующие признаки, связанные с периодами мобилизации или военного положения, военного времени либо с условиями вооруженного конфликта или ведения боевых действий.

В этом случае можно привести лишь один очень показательный пример: водитель-военнослужащий нарушил правила вождения автомобиля, доставлявшего артиллерийские снаряды, и опрокинул его в кювет. В результате дорожно-транспортного происшествия данный автомобиль вышел из строя, соответственно не прибыл в пункт назначения к установленному сроку, водителю и старшему машины был причинен тяжкий вред здоровью.

В настоящее время данное деяние необходимо квалифицировать по ч. 1 ст. 350 УК РФ, опять же, как в том случае, если бы совершалась обычная перевозка боеприпасов со склада на склад, например, в Подмосковье или другой части страны, и доставка снарядов в зоне проведения специальной военной операции к расположению артиллерийских расчетов. Очевидно, что в последнем случае степень общественной опасности данного преступления значительно выше и могла в итоге обернуться срывом выполнения боевой задачи, например, в ходе наступления наших войск или наоборот прорывом нашей обороны без соответствующей артиллерийской поддержки в связи с отсутствием снарядов, которые остались в разбитом автомобиле на месте происшествия.

Предметом рассматриваемого состава преступления являются боевые, специальные и транспортные машины, т.е. состоящие на вооружении в армии, несущие на себе определенное вооружение, специальные устройства, служащие средством передвижения, перемещения боевых средств: танки, боевые машины пехоты, бронетранспортеры, самоходные гаубицы и минометы, ракетные установки, машины, предназначенные для перевозки личного состава, транспортировки оружия и боеприпасов и т.д. При этом военнослужащий, управляющий указанной военной машиной или отвечающий за ее эксплуатацию, является специальным субъектом данного преступления, и за его совершение в военное время должен нести более строгую уголовную ответственность, чем в мирное время.

При квалификации **нарушения правил полетов или подготовки к ним (ст. 351 УК РФ)** необходимо исходить из того, что под военными летательными аппаратами в указанной статье понимаются технические устройства, состоящие на вооружении Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов, предназначенные для полетов в

атмосфере Земли или космическом пространстве. К ним относятся, в частности, все типы пилотируемых и беспилотных средств, поддающихся управлению во время полета, например самолеты, вертолеты, космические аппараты, ракеты, аэростаты, в том числе дирижабли и стратостаты.

Правила полетов и эксплуатации военных летательных аппаратов устанавливаются рядом нормативных правовых актов как федерального (к примеру, Воздушным кодексом Российской Федерации), так и ведомственного уровня (к примеру, Наставлением по производству полетов авиации Вооруженных Сил Российской Федерации).

Спектр нарушений правил полетов широк и может выражаться в неправильном выборе командиром корабля высоты или скорости полета, в ошибке штурмана относительно места нахождения летательного аппарата либо неверном расчете маршрута полета и т.д. Нарушение же правил подготовки к полетам может выражаться в допуске недостаточно подготовленного экипажа к полету в сложных метеорологических условиях, в неверной информации о метеорологической обстановке в районе предстоящего полета, в заправке летательного аппарата некачественным топливом и др.

Что касается иных тяжких последствий нарушения правил полетов или подготовки к ним, то они могут выражаться как в причинении тяжкого вреда здоровью людей, крупного ущерба, так и в срыве выполнения боевого задания, в том числе в периоды мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий.

С учетом активного использования российских военных самолетов и вертолетов в зоне специальной военной операции, в случае нарушения правил полетов или подготовки к ним командир корабля и член экипажа, а также руководитель полетов могут стать субъектами данного преступления.

Помимо военной авиации в боевых действиях участвуют и военные корабли, поэтому **нарушения правил кораблевождения (ст. 352 УК РФ)** также могут иметь место.

Как правило, военными кораблями признаются боевые корабли, корабли специального назначения, морские и рейдовые суда обеспечения (например, эсминцы, крейсера, авианосцы, подводные лодки, торпедные катера, минные заградители, тральщики), принадлежащие подразделениям Вооруженных Сил РФ, других войск, воинских формирований и органов.

Правила вождения и эксплуатации военных кораблей определены уже упомянутым выше Корабельным уставом Военно-Морского Флота, Уставом службы на судах Военно-Морского Флота, утвержденным приказом Министра обороны Российской Федерации от 22 июля 2010 г. № 999, и другими ведомственными нормативными актами.

Нарушение правил вождения военных кораблей может выражаться в превышении скорости либо выборе неверного курса движения корабля. Что касается нарушения правил эксплуатации военных кораблей, то оно может выражаться в превышении нормы размещения личного состава на корабле, непринятии мер к обеспечению корабля средствами борьбы за живучесть, в том числе противопожарным оборудованием, в недостатке спасательных средств и др.

Так же как и применительно к предыдущей статье УК РФ, иные тяжкие последствия нарушения правил кораблевождения могут выражаться в причинении тяжкого вреда здоровью людей, крупного ущерба, а также в срыве выполнения боевого задания (боевой задачи).

Представляется, что воинские должностные лица военного корабля, к примеру, командир корабля, его старший помощник, вахтенный офицер, допустившие в ходе боевых действий нарушение правил вождения и эксплуатации корабля, подлежат повышенной уголовной ответственности в виде вменения указанным лицам рассматриваемых квалифицирующих признаков.

Помимо указанных предложений в гл. 33 «Преступления против военной службы» УК РФ также необходимо внести дополнение в гл. 32 «Преступления против порядка управления» УК РФ, в частности, криминализировать деяние, направленное против порядка мобилизации и обеспечения режима военного положения или военного времени, в связи с неисполнением военно-транспортной обязанности.

Кроме того, в период мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий степень общественной опасности рассматриваемого деяния значительно выше, чем уже установленная административная ответственность за неисполнение военно-транспортных мобилизационных обязанностей в ст. 19.25 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях.

В заключении следует подчеркнуть, что действующее уголовное законодательство военного времени требует дальнейшего совершенствования, для чего необходимо внести изменения в виде квалифицирующего признака — «в периоды мобилизации или военного положения, военного времени либо в условиях вооруженного конфликта или ведения боевых действий» в УК РФ в части ответственности за совершение военно-транспортных преступлений — оставление погибающего военного корабля, нарушение правил вождения или эксплуатации машин, нарушение правил полетов или подготовки к ним и нарушение правил кораблевождения.

Литература

1. Духно, Н. А. Современные правовые проблемы Российского транспорта / Н. А. Духно // Транспортное право и безопасность. — 2017. — № 6 (18).

2. Корякин, В. М. Обеспечение живучести транспортных систем в условиях специальной военной операции: правовой аспект / В. М. Корякин // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 1 (45).
3. Паршаков, А. С. Юридическая ответственность за транспортные правонарушения и другие преступления, связанные с техникой: военно-правовые аспекты / А. С. Паршаков // Транспортное право и безопасность. — 2023. — № 1 (45).
4. Паршаков, А. С. Обеспечение безопасности на железнодорожном транспорте: исторические аспекты прокурорского надзора / А. С. Паршаков // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 1 (41).

References

1. Dukhno, N. A. Sovremennyye pravovyye problemy Rossiyskogo transporta [Modern legal problems of Russian transport] / N. A. Dukhno // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2017. — № 6 (18).
2. Koryakin, V. M. Obespecheniye zhivuchesti transportnykh sistem v usloviyakh spetsial'noy voyennoy operatsii: pravovoy aspekt [Ensuring the survivability of transport systems in a special military operation: legal aspect] / V. M. Koryakin // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 1 (45).
3. Parshakov, A. S. Yuridicheskaya otvetstvennost' za transportnyye pravonarusheniya i drugiye prestupleniya, svyazannyye s tekhnikoy: voyenno-pravovyye aspekty [Legal responsibility for transport offenses and other crimes related to technology: military legal aspects] / A. S. Parshakov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2023. — № 1 (45).
4. Parshakov, A. S. Obespecheniye bezopasnosti na zheleznodorozhnom transporte: istoricheskiye aspekty prokurorskogo nadzora [Ensuring safety in railway transport: historical aspects of prosecutorial supervision] / A. S. Parshakov // Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2022. — № 1 (41).

ГРАЖДАНСКО-ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА И ТРАНСПОРТНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 347.44

Андрианова Валерия Валерьевна,

кандидат юридических наук, доцент,

Московский государственный гуманитарно-экономический университет

Кобзева Екатерина Ивановна,

кандидат юридических наук, доцент,

Российский университет транспорта (МИИТ)

Ушакова Екатерина Владимировна,

кандидат юридических наук, доцент,

Российская таможенная академия,

вице-президент Московской коллегии адвокатов «Виктория»

Гражданско-правовая и административная регламентация применения транспортной среды для инвалидов

Аннотация. В статье обоснована важность обеспечения доступной среды для инвалидов и маломобильных групп населения. Представлены результаты анализа соответствия параметров объектов транспортной инфраструктуры рекомендуемым значениям по критерию доступности. Рассмотрен порядок, процедура и условия обеспечения доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи. Дается обоснование того, как федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления, а также организации независимо от их организационно-правовых форм обеспечивают инвалидам, включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников, такие условия, как беспрепятственный доступ к объектам транспортной инфраструктуры и предоставляемым услугам, безограниченное пользование железнодорожным, автомобильным и городским наземным электрическим транспортом в городском, пригородном, междугородном сообщении, возможность самостоятельного передвижения по территории, на которой расположены объекты транспортной инфраструктуры, вход в такие объекты и выход из них, посадки в транспортное средство и высадки из него, в том числе с использованием кресла-коляски, сопровождение

инвалидов со стойкими расстройствами функции зрения и самостоятельного передвижения и оказание им помощи на объектах транспортной инфраструктуры. Дается анализ норм об административной ответственности (ст. 9.13 КоАП РФ) за неисполнение требований по обеспечению доступности для инвалидов зданий, строений и прилегающей к ней территории.

Ключевые слова: доступная среда; инвалиды; транспортная инфраструктура; управление транспортным средством; социальная защита инвалидов.

Vareriya V. Andrianova,

Candidate of Law, associate professor,
Moscow State University of Humanities and Economics

Ekaterina Iv. Kobzeva,

Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (RUT MIIT)

Ekaterina V. Ushakova,

Candidate of Law, associate professor,
Russian Customs Academy,
Vice-President of the Moscow Bar Association "Victoriya"

Civil legal and administrative regulation of the use of the transport environment for disabled people

Abstract. The current paper has substantiated the importance of providing an accessible environment for disabled people and people with limited mobility. The current paper has presented the results of an analysis of the compliance of the parameters of transport infrastructure objects with the recommended values according to the accessibility criterion. There has been considered the order, procedure, and conditions for ensuring accessibility of transport infrastructure facilities and services provided for disabled people, as well as providing them with the necessary assistance. There has been given a justification for how federal government bodies, government bodies of constituent entities of the Russian Federation and local governments, as well as organizations, regardless of their organizational and legal forms, provide disabled people including people who use wheelchairs and guide dogs, with such conditions as unobstructed access to transport infrastructure facilities and services provided, unlimited use of railway, road and city ground electric transport in urban, suburban, intercity traffic, the ability to independently move around the territory where transport infrastructure facilities are located,

entering and exiting such facilities, boarding into and out of a vehicle, including using a wheelchair, accompanying disabled people with persistent visual impairments and independent movement disorders and providing them with assistance at transport infrastructure facilities. There has been given an analysis of the norms on administrative liability (Article 9.13 of the Administrative Code of the Russian Federation) for failure to comply with the requirements to ensure accessibility for disabled people in buildings, structures, and the adjacent territory.

Keywords: accessible environment; disabled people; transport infrastructure; driving; social protection of disabled people.

Важнейшим методом правового регулирования обеспечения инвалидов равными с другими гражданами возможностями участия в жизни общества является формирование доступной среды жизнедеятельности. С экономической точки зрения выгодно, чтобы среда была доступна для всех, больше людей смогут социализироваться, работать, платить налоги и тратить средства на товары и услуги. Работа по созданию безбарьерной среды жизнедеятельности, а также содействие интеграции инвалидов в общество проводится в соответствии с Конвенцией ООН о правах инвалидов, ратифицированной Российской Федерацией в 2012 г. По оценкам ООН количество городских жителей с инвалидностью к 2050 г. составит 940 млн человек, почти 15% городского населения, каждый шестой житель города. В связи с чем необходимо развитие городов с учетом инклюзивности и доступности. Федеральный закон от 24 ноября 1995 г. № 181-ФЗ «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации» предусматривает создание необходимых условий для беспрепятственного доступа инвалидов к объектам инфраструктуры. Государственная программа «Доступная среда» (утверждена постановлением Правительства РФ от 29 марта 2019 г. № 363) поставила своей целью создание условий для беспрепятственного доступа инвалидов к объектам инженерной, транспортной и социальной инфраструктуры.

Наглядной иллюстрацией сложившейся в настоящее время правовой картины являются нормы ст. 15 Федерального закона «О социальной защите инвалидов в Российской Федерации», где федеральные органы государственной власти, органы государственной власти субъектов РФ и органы местного самоуправления в сфере установленных полномочий, а также организации независимо от их организационно-правовых форм обеспечивают инвалидам, включая инвалидов, использующих кресла-коляски и собак-проводников следующие условия: 1) беспрепятственный доступ к объектам транспортной инфраструктуры и предоставляемым услугам; 2) беспрепятственное пользование железнодорожным, автомобильным и городским наземным электрическим транспортом в

городском, пригородном, междугородном сообщении, воздушным, водным транспортом, средствами связи и информации, включая средства, обеспечивающие дублирование звуковыми сигналами световых сигналов светофоров и устройств, регулирующих движение пешеходов через транспортные коммуникации; 3) возможность самостоятельного передвижения по территории, на которой расположены объекты транспортной инфраструктуры, входа в такие объекты и выхода из них, посадки в транспортное средство и высадки из него, в том числе с использованием кресла-коляски; 4) сопровождение инвалидов со стойкими расстройствами функции зрения и самостоятельного передвижения и оказание им помощи на объектах транспортной инфраструктуры; 5) надлежащее размещение оборудования и носителей информации, необходимых для обеспечения беспрепятственного доступа инвалидов к объектам транспортной инфраструктуры и к услугам с учетом ограничений их жизнедеятельности; 6) дублирование необходимой для инвалидов звуковой и зрительной информации, а также надписей, знаков и иной текстовой и графической информации знаками, выполненными рельефно-точечным шрифтом Брайля, допуск сурдопереводчика и тифлосурдопереводчика; 7) допуск на объекты транспортной инфраструктуры собаки-проводника при наличии документа, подтверждающего ее специальное обучение (и выдаваемого по форме и в определенном порядке); 8) оказание работниками организаций, предоставляющих услуги населению, помощи инвалидам в преодолении барьеров, мешающих получению ими услуг наравне с другими лицами.

Порядок, процедура и условия обеспечения доступности для инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и предоставляемых услуг, а также оказания им при этом необходимой помощи устанавливаются федеральными органами исполнительной власти. Они осуществляют функции по выработке и реализации государственной политики, а также нормативно-правовому регулированию среды инвалидов. Если нет возможности приспособить объекты транспортной инфраструктуры к потребностям инвалидов, то собственникам объектов необходимо провести реконструкцию или капитальный ремонт с учетом согласования с общественной организацией инвалидов мер для доступа к месту пребывания. В настоящее время предприятия, которые занимаются изготовлением транспортных средств для инвалидов, и организации, которые занимаются транспортным обслуживанием населения (независимо от их организационно-правовых форм), создают специальные инженерные конструкции, которые путем оборудования общественных мест — вокзалов, аэропортов и других объектов транспортной инфраструктуры специальными приспособлениями и устройствами создают благоприятную среду для жизнедеятельности инвалидов.

Приказом Минтранса России от 20 сентября 2021 г. № 321 утвержден Порядок обеспечения условий доступности для пассажиров из числа

инвалидов объектов транспортной инфраструктуры и услуг автомобильного транспорта и городского наземного электрического транспорта, а также оказания им при этом необходимой помощи. В соответствии с п. 1 указанного Порядка обеспечение условий доступности для пассажиров из числа инвалидов автовокзалов, автостанций и услуг перевозки пассажиров и багажа осуществляется владельцами автовокзалов, автостанций и оказывающими такие услуги организациями, индивидуальными предпринимателями соответственно. Для пассажиров — инвалидов обеспечивается специальная посадка и высадка в средства транспорта, в том числе путем использования устройств, которые предназначены для пассажиров-инвалидов, которые в свою очередь не способны самостоятельно передвигаться. Специальные устройства создаются для лиц с инвалидностью, которые лишены самостоятельной возможности передвигаться. Данные транспортные средства оснащаются специализированными надписями, текстовой и графической информацией, которая выполняется крупным шрифтом, а также путем использования и применения рельефно-точечного шрифта Брайля. В документе отражено, что следует создать условия для обеспечения доступности для пассажиров-инвалидов на автобусных вокзалах, автостанциях. В данном случае следует руководствоваться нормами гражданского законодательства, где заключаются договоры перевозки.

Оказание услуг в области транспорта является в современных жизненных реалиях частью нашей повседневной жизни, где граждане, пользуясь такими услугами, должны быть четко осведомлены о защите своих прав. С развитием в каждом правовом государстве социальной среды необходимо создание транспортной инфраструктуры, где существуют четкие, регламентированные правила перевозки пассажиров. Гражданский кодекс Российской Федерации закрепил определенные правоотношения в сфере перевозки пассажиров, а также лиц с инвалидностью, где регулирование данных правоотношений невозможно без учета специального законодательства.

Правоотношения по поводу оказания услуг инвалидам регулируются гл. 1 Закона РФ «О защите прав потребителей». В ней предусмотрены общие положения, касающиеся качества оказываемых услуг и их соответствия требованиям доступности и безопасности; предоставления необходимой информации об оказываемых услугах и исполнителе; ответственности за ненадлежащую информацию; возмещения причиненного потребителю имущественного и морального вреда; недействительности условий договоров. Транспортными уставами и кодексами традиционно регулировались взаимоотношения между перевозчиками и пассажирами. Основное понятие договора перевозки, виды, права и обязанности сторон, ответственность за нарушение условий содержатся в гл. 40 Гражданского кодекса РФ. Правила перевозки конкретными видами транспорта определяются соответствующими транспортными актами и иными

издаваемыми наряду с ними законами согласно ст. 784 Кодекса. Так, органы местного самоуправления принимают и издаются нормы и правила в сфере регулирования транспортных отношений, к ним могут относиться правила пользования общественным транспортом, к числу которого относят: автобусы, троллейбусы, электробусы, паромы, трамваи и т.д.

Статья 7 Закона РФ «О защите прав потребителей» закрепляет право потребителя, в том числе с инвалидностью, на безопасность предоставляемой услуги, право на то, чтобы в процессе ее оказания не был причинен вред здоровью, жизни или имуществу гражданина, получающему такую услугу. Поверхность, по которой передвигаются пешеходы, должна быть ровной, однородной и одноуровневой на протяжении всего пути, съезды с тротуаров должны быть оборудованы при перепадах высот. Доступная среда не должна создавать препятствия на пути движения пешеходов: неудобных переходов через перекрестки, тротуаров с перепадами высоты, столбиков, клумб и фонарей; решетки, люки и ливневки должны быть вне движения пешеходов с инвалидностью, а при невозможности должны располагаться перпендикулярно движению, на уровне тротуара, шириной решетки не более 13 мм, чтобы в них не проваливались трости и колеса инвалидных колясок.

Постановлением Правительства от 29 декабря 2014 г. № 1604 утвержден Перечень медицинских противопоказаний, медицинских показаний и медицинских ограничений к управлению транспортным средством. Так, лица, страдающие психическим заболеванием, не могут получить право на управление. К числу психических расстройств относятся: расстройство настроения, включающее в себя аффективные расстройства, шизотипические расстройства и бредовые расстройства, невротические, связанные со стрессом, и соматоформные расстройства. Также не получают право на управление транспортным средством инвалиды по зрению и лица, страдающие эпилепсией.

В современном мире в эпоху развитого индустриального общества следует описать критерии управления новым видом средства передвижения — электросамокатами, степень управления которым в мегаполисах получила огромный размах, привела к росту городской мобильности. Так, с 1 марта 2023 г. в Правила дорожного движения внесены новые нормы управления электросамокатами, к примеру, скорость вождения должна быть не более 25 км/ч.

Статья 9.13 Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) предусматривает ответственность за уклонение от исполнения требований к обеспечению доступности для инвалидов объектов социальной, инженерной и транспортной инфраструктур и предоставляемых услуг. Норма активно применяется органами Ространснадзора, что подтверждается судебной практикой. Так, постановлением от 24 сентября 2021 г. № 4/21-СВ старшего инспектора

Волжского линейного отдела Центрального управления государственного речного надзора Ространснадзора генеральный директор ООО «Кама» К. Д. Галкин привлечен к административной ответственности за совершение административного правонарушения, предусмотренного ст. 9.13 КоАП РФ. Из постановления следует, что 26 августа 2021 г. в г. Ярославле, р. Волга, 519,5 км, пассажирский причал ОАО «Ярославский речной порт», при проверке судна теплохода «Иван Кулибин» было установлено, что Галкин К. Д., являясь генеральным директором ООО «Кама» (судовладелец), не выполнил требования законодательства при организации доступности услуг для инвалидов: 1) не обеспечил пассажиров из числа инвалидов и других лиц с ограничениями жизнедеятельности во временное пользование креслом-коляской; 2) не обеспечил дублирование звуковой и зрительной информации и иной графической информации знаками, выполненными рельефно-точечным шрифтом Брайля, чем нарушены требования п. 85, 87 Правил перевозок пассажиров и их багажа на внутреннем водном транспорте, утвержденных приказом Минтранса России от 5 мая 2012 г. № 140 [постановление Ярославского областного суда от 22 марта 2022 г.].

В другом случае, постановлением государственного инспектора отдела АТиАДН Восточно-Сибирского МУГАДН ООО «Пассажирская транспортная компания» привлечено к административной ответственности по ст. 9.13 КоАП РФ. Решением судьи Благовещенского городского суда от 17 июня 2020 г. указанное постановление оставлено без изменения. Должностными лицами Восточно-Сибирского МУГАДН определено, что ООО «Пассажирская транспортная компания», проводя перевозку пассажиров транспортном категории М2 (автобусом) по постоянному муниципальному маршруту № 7 г. Благовещенска: 1) не обеспечено оснащение транспортного средства надписями; 2) не обеспечены посадка в транспорт и высадка из него, включая применение специализированных подъемных устройств для пассажиров-инвалидов; 3) в автобусе нет сведений о доступности транспорта для пассажиров-инвалидов. Таким образом, выводы о наличии события административного правонарушения и виновности ООО «Пассажирская транспортная компания» в его совершении подтверждались различными доказательствами, к числу которых относятся: протокол об административном правонарушении, акт итогов планового осмотра в ходе проведения рейдовых мероприятий, обследования пассажирского транспорта, свидетельство о регистрации т/с, путевой лист, а также карта маршрута регулярных перевозок. При этом в качестве отягчающего административную ответственность обстоятельства государственным инспектором признано повторное совершение юридическим лицом однородного административного правонарушения [постановление Благовещенского городского суда Амурской области от 9 июля 2020 г.].

Транспортной инфраструктурой пользуется практически каждый гражданин, в связи с чем очевидным является построение эффективной, доступной и безопасной среды, которая в свою очередь позволит развить тот или иной регион и в целом скажется благоприятно на экономике всей страны. Помимо того, качественная транспортная инфраструктура благоприятно скажется на общественной жизни.

Итак, в настоящее время есть потребность в едином транспортном законодательстве. Россия — огромная страна, которая нуждается в качественном и эффективном управлении транспортными потоками не только с точки зрения финансирования, но и с законодательной точки зрения. Впрочем, без совершенствования имеющегося законодательства в данной сфере будет сложно что-то улучшить либо изменить.

С увеличением числа граждан с ограниченными возможностями увеличилось количество проблем и трудностей, с которыми они ежедневно сталкиваются в процессе своей жизнедеятельности. Острой проблемой является то, что транспортная инфраструктура в России не адаптирована для лиц с инвалидностью, в связи с чем они ежедневно вынуждены сталкиваться с различными трудностями при перемещении. Решение подобных проблем должно подкрепляться научным анализом и практическим опытом. Таким образом, к решению проблем необходимо подходить комплексно, учитывая международный опыт.

Лица, получившие инвалидность в результате защиты государственных интересов Российской Федерации, должны быть занесены в специальную базу данных, где данные лица должны получать льготы на заправку топливом и техническое обслуживание транспортного средства. Транспортные средства инвалидов также заносятся в специальную базу данных, что будет защищать их право собственности на управление транспортным средством. Возможно и создание базы данных для гарантийного и внепланового ремонта транспортного средства инвалида. Российская Федерация должна создать базы данных для лиц с инвалидностью с помощью технологии блокчейн для тех, кто имеет право на управление транспортным средством, и отдельно базы данных для лиц, которые не могут в настоящий момент получить право на вождение транспортным средством. Следует предусмотреть административно-правовой механизм внесения поправок в базы данных в связи с изменением состояния здоровья инвалидов.

МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 656.61

Величко Андрей Владимирович,

Дальневосточное морское агентство «Фесконтракт Интернешнл»

Правовые проблемы снижения негативного воздействия зерновой пыли на человека на судах морского транспорта

Аннотация. Согласно представленным данным за 2022 г. доля морских перевозок зерновых грузов составляет порядка 11% от общего числа перевозимых грузов морским транспортом (данные статистического отдела ООН, *United Nations Statistics Division*). В соответствии с Международным кодексом по управлению безопасностью судовладельцы обязаны обеспечивать безопасность жизни и здоровья экипажей судов. Международная морская организация разработала международные руководящие принципы и требования в отношении перевозки навалочных грузов по всему миру. Исходя из данных о характере хронических заболеваний у моряков, связанных с негативным влиянием зерновой пыли на здоровье моряков, следует, что со стороны судовладельцев и портовых служб зачастую проявляется пренебрежение представляемой угрозой от зернового груза для жизни и здоровья моряков, что в свою очередь усугубляет текущее состояние исследуемого вопроса.

Ключевые слова: зерновой груз; обеспечение безопасности; охрана человеческой жизни; экологическая безопасность; окружающая среда.

Andrey V. Velichko,

Far Eastern maritime agency "Fescontract International"

Legal problems of reducing the negative impact of grain dust on humans on maritime transport vessels

Abstract. According to the data presented for 2022, the share of sea transport of grain cargo is about 11% of the total number of goods transported by sea (data from the UN Statistics Division, United Nations Statistics Division). In accordance with the International Safety Management Code, shipowners are obliged to ensure the safety of life and health of ship crews. The International Maritime Organization has developed international guidelines and requirements for the transport of bulk cargo around the world. Based on data on the nature of chronic diseases of sailors associated with the negative impact

of grain dust on their health, there has been concluded that shipowners and port services often neglect the threat posed by grain cargo to the life and health of sailors, which in turn aggravates the current condition the question under study.

Keywords: grain cargo; enforcement of security; protection of human life; environmental safety; environment.

Зерновая пыль вариабельна и сложна по составу. Она содержит минеральную пыль (почва), разрушенное зерно и части растений, семена сорняков, мицелии и споры грибков, микробов, насекомых и клещей. Исследования осажденной зерновой пыли показали, что 5% ее массы приходится на частицы размером меньше 4 мкм [2].

Зерновая пыль и споры грибков опасны для здоровья работающих и населения прилегающих к предприятиям селитебных территорий. В современной литературе подробно описаны так называемая «зерновая лихорадка», хронические поражения легких («легкие фермеров») и другие системные поражения внутренних органов при воздействии зерновой пыли [1].

Пылевые частицы зерновых грузов, попадая на слизистые оболочки глаз и верхних дыхательных путей, вызывают раздражение и развитие воспалительных процессов (конъюнктивиты, трахсорбронхиты). Наряду с механическим воздействием на кожу, которое проявляется в пузырьковых высыпаниях, напоминающих крапивницу и сопровождающихся нестерпимым зудом — «зерновая чесотка», может возникать биологическое действие: бактериологическое и микотическое поражение с ознобом, сердцебиением, сильной головной болью, головокружением и тошнотой — «зерновая лихорадка». Длительный контакт с зерновой пылью приводит к риску развития легочного заболевания — пневмокониоза. У отдельного персонала с повышенной чувствительностью могут развиваться биологически обусловленные аллергические поражения по типу приступов бронхиальной астмы и дерматозов [2].

Зерновая пыль относится к третьему классу опасности по токсичности и пожаровзрывоопасности. На национальном уровне действуют Федеральные нормы и правила в области промышленной безопасности «Правила безопасности взрывопожароопасных производственных объектов хранения и переработки растительного сырья», утвержденные приказом Ростехнадзора от 3 сентября 2020 г. № 331. На международном уровне контроль влияния зерновой пыли на жизнь и здоровье человека регламентируется требованиями Управления по охране труда (*Occupational Safety and Health Administration, OSHA*). В морском праве правила морской перевозки зерновых грузов содержатся в Международной конвенции по охране человеческой жизни на море 1974

года (СОЛАС-74), а также в Международном кодексе по безопасной перевозке зерна насыпью 1991 г. (*International Code for the Safe Carriage of Grain in Bulk (International Grain Code)*), принятого Международной морской организацией.

Согласно положениям *Grain Code* уровень воздействия зерновой пыли определяется установленным значением максимального предела воздействия *Maximum Exposure Limit (MEL)* — максимальная концентрация пыли, которой сотрудник может подвергаться в течение 8 часов в день, 40 часов в неделю без какого-либо вреда для здоровья. *MEL* используется только для тех веществ, чрезмерное воздействие которых вызывает незначительные эффекты, к примеру, раздражение, и соответствует значению 10 мг/куб. м. Данный показатель на судах должен измеряться сертифицированными газоанализаторами.

Обязанностью грузоотправителя является информирование капитана о любых опасностях до погрузки груза. Судовой персонал должен иметь все необходимые средства индивидуальной защиты (СИЗ) для работы во взрывоопасной среде. Во всех случаях во избежание причинения вреда персоналу ни в коем случае не следует превышать *MEL*.

Проведем аналогию с требованиями Управления по охране труда США (*OSHA*), в которых показатели воздействия зерновой пыли изложены более детально, чем, например, в *Grain Code* (табл.).

Таблица 1

OSHA PEL 8-hour TWA (ST) STEL (C) Ceiling Peak		NIOSH REL Up to 10-hour TWA (ST) STEL (C) Ceiling		ACGIH TLV© 8-hour TWA (ST) STEL (C) Ceiling		CAL/OSHA PEL 8-hour TWA (ST) STEL (C) Ceiling Peak	
PEL-TWA	10 mg/m ³	REL-TWA	4 mg/m ³	TLV-TWA	4 mg/m ³	PEL-TWA	10 mg/m ³

Если провести сравнительный анализ, то видно, что в том и другом случае при превышении уровня запыленности сотрудникам необходимо воспользоваться СИЗ, но при этом не указаны требования к уровню оснащения СИЗ, особенно к дыхательным. Как правило, указывается, что члены экипажа во избежание негативного воздействия зерновой пыли должны использовать респираторы, но при этом четкие требования к фильтрующим элементам, толщинам мембран, продолжительности безопасного использования при том или ином уровне запыленности не указаны.

На практике это выглядит следующим образом: судовладелец перед грузовыми операциями оснащает экипаж всеми необходимыми СИЗ, члены экипажа проведя анализ запыленности среды во время грузовых операций, как правило, устанавливают значения превышения норм

запыленности, а, следовательно, обязуются использовать СИЗ. При этом зачастую игнорируется тот факт, что при длительном контакте фильтрующие элементы респираторов быстро приходят в негодность, а вторичное их использование не дает должного результата по безопасному применению СИЗ.

Из этого следует вывод, что даже при выполнении всех требований к оснащению СИЗ членов экипажа нет гарантии защиты их здоровья. Для повышения уровня безопасности жизни и здоровья членов экипажа следует разработать регламент смены СИЗ и их фильтрующих элементов в зависимости от продолжительности контакта с зерновой пылью. Контроль над соблюдением данных требований обязаны вести портовые власти, что в значительной степени повысит уровень безопасности работы членов экипажа при выполнении грузовых операций с зерновыми грузами.

Согласно п. 2 ст. 60 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ) судовладелец обязан страховать жизнь и здоровье членов экипажа судна при исполнении ими трудовых обязанностей. По договорам личного страхования жизни и здоровья членов экипажа застрахованными являются сами члены экипажа в соответствии со штатным расписанием судовладельца. Моряки указываются в списке застрахованных поименно.

Перечислим риски, покрываемые по полису страхования жизни и здоровья членов экипажа:

- смерть застрахованного, наступившая в результате несчастного случая или болезни;
- постоянная полная (или частичная) утрата трудоспособности (инвалидность) застрахованного, установленная в результате несчастного случая и (или) болезни;
- утрата профессиональной трудоспособности в результате заболевания, обусловленная заболеванием, диагностированным у застрахованного в течение срока страхования, и установленная застрахованному в течение года со дня постановки данного диагноза;
- травма застрахованного, полученная в течение срока страхования в результате несчастного случая и предусмотренная таблицей размеров страховых выплат в связи с несчастным случаем.

Члены экипажей, профессиональная деятельность которых связана с постоянным контактом с зерновой пылью, приобретают профессиональные болезни не сразу. Как правило, даже при соблюдении всех норм по защите от зерновой пыли моряки, подвергающиеся постоянному контакту с зерновой пылью допустимой концентрации, на протяжении длительного срока профессиональной деятельности приобретают хронические риниты, астмы, аллергии, что приводит к ограничению трудоспособности либо к ее потере.

КТМ РФ предъявляет требования в отношении страхования жизни и здоровья моряков при потере/ограничении трудоспособности, вследствие приобретения болезни на судне либо в течение года после установления диагноза. Из этого следует, что моряки, которые приобрели хронические болезни более чем через год после окончания морского контракта, не подпадают под критерии страхования жизни и здоровья.

На данный момент отсутствует судебная практика по делам о назначении страховых выплат членам экипажей судов, которые приобрели хронические заболевания, связанные с влиянием зерновой пыли.

Предлагаемые в данной статье поправки в законодательство РФ повысят социальную защищенность российских моряков, а иностранные и российские судовладельцы, нанимая моряков, будут учитывать не только их высокий профессионализм, но и то, что российское законодательство в случае причинения вреда жизни или здоровью моряков предусматривает справедливое и разумное возмещение вреда, соответствующее международным нормам.

Литература

1. Мацевич, Л. М. Охрана здоровья моряков / Л. М. Мацевич. — Москва : Транспорт, 2012.
2. Рахимов, Ф. Х. Сельское хозяйство и его влияние на окружающую среду / Ф. Х. Рахимов // Теория и практика современной науки. — 2016. — № 11 (17). — С. 658—661.

References

1. Matsevich, L. M. Okhrana zdorov'ya moryakov [Health protection of sailors] / L. M. Matsevich. — Moskva : Transport, 2012.
2. Rakhimov, F. KH. Sel'skoye khozyaystvo i yego vliyaniye na okruzhayushchuyu sredu [Agriculture and its influence on the environment] / F. KH. Rakhimov // Teoriya i praktika sovremennoy nauki. — 2016. — № 11 (17). — S. 658—661

МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 347.79

Клюев Виталий Владимирович,

директор Департамента государственной политики в области морского и внутреннего водного транспорта Минтранса России

Правовой статус автономного надводного судна в зависимости от степени автономности

Аннотация. Статья исследует правовой статус автономных надводных судов в зависимости от степени их автономности, а также рассматривает проблему их определения в российском праве с учетом международных стандартов. Автор анализирует различные аспекты нормативного регулирования, такие как гражданская ответственность, безопасность на море, и разработку соответствующего законодательства, обеспечивающего безопасную эксплуатацию автономных судов в морских портах и в открытом море.

Ключевые слова: автономные надводные суда; нормативное правовое регулирование; гражданская ответственность; безопасность на море; международные стандарты; законодательство; морские порты; открытое море; российское право.

Vitaly V. Klyuev,

head of the Department of state policy in the field of maritime and inland water transport of the Ministry of Transport of Russia

Legal status of maritime autonomous surface ships according to an autonomy degree

Abstract. The current paper has presented the analysis of the legal status of maritime autonomous surface ships (MASS) depending on the degree of their autonomy, and has considered the problem of their definition in Russian law, taking into account international standards. The author has analyzed various aspects of regulation, such as civil liability, maritime safety, and the development of appropriate legislation to ensure the safe operation of autonomous ships in seaports and on the high seas.

Keywords: maritime autonomous surface ships; legal regulation; civil responsibility; maritime safety and security; international standards; legislation; seaports; open sea; Russian law.

Актуальность темы. Перед тем как приступить к проведению правовых дискуссий в контексте морских автономных систем (*MASS*), первоначально необходимо провести анализ определения и классификации самих *MASS*. Термин «*MASS*» впервые был введен на 98-й сессии Комитета по безопасности на море (*Maritime Safety Committee, MSC*), которая состоялась в 2017 г., по информации от Международной морской организации (*ИМО/IMO*) [<https://bit.ly/3BTZm0a>]. *MASS* в настоящее время определяется как «судно, способное функционировать в какой-либо степени независимо от взаимодействия с человеком» в рамках деятельности морской автоматизированной системы (*RSE*). Важно отметить, что данное определение может быть доработано впоследствии на основе обсуждений внутри Рабочей группы *IMO* по автономным судам.

Что касается классификации *MASS* на различные степени автономности, *IMO* внесла изменения в этот аспект, приняв предложение от правительства Дании в 2019 г. В результате этих изменений *MASS* теперь подразделяются на четыре различные степени, что стало важным шагом в систематизации этой области (см. табл.).

Таблица

Степень автономии *IMO MASS (KISTEP)*

[https://www.kistep.re.kr/board.es?mid=a10305080000&bid=0002&act=view&list_no=25524&tag=&nPage=11]

Шкала	Степень	Описание
1	Первая степень	Судно с автоматизированным процессом и системой поддержки принятия решений. Некоторые функции возможны с помощью автоматизации, но большинство функций контролируется моряками на борту
2	Вторая степень	Судном управляют дистанционно из другого места, но экипаж находится на борту судна
3	Третья степень	Судном без экипажа можно управлять дистанционно из другого места
4	Четвертая степень	Судно, способное полностью к автономной работе, и это судно, способное принимать автономные решения и осуществлять действия через системы судовой автоматики

Тем не менее каждое из классификационных обществ применяет собственную уникальную систему классификации для определения уровней автономности *MASS*, варьируя их от 4-го до 7-го уровня, который является финальной стадией, обозначающей полную автономность. Например, Американское бюро судоходства (*ABS*) классифицирует *MASS* на шесть уровней, в то время как французское *Bureau Veritas (BV)* присваивает им пять уровней. Норвежское *Det Norske Veritas (DNV)* также

классифицирует их на пять уровней, в то время как британское классификационное общество *Lloyd's Register (LR)* использует семь уровней для этой цели. Японское *Nippon Kaiji Kyokai (NK)* проводит классификацию на четыре уровня, а Корейский регистр *KP* учитывает пять уровней автономности в своей системе классификации. Можно с уверенностью утверждать, что классификация *MASS* по разным уровням представляет собой методический подход, ориентированный на оценку степени достижения полной автономности. Следует отметить, что *MASS* — это концепция, фокусирующаяся на системе, а не на судне как таковом, согласно данным исследований [<http://lod.nl.go.kr/page/KMO202155238>]. Понятие автоматизации также относится к использованию автоматического оборудования в системных или процессуальных операциях, которые обеспечивают перемещение судна от одной точки (А) к другой (В).

Lloyd's Register также описывает свой кодекс, который используется для классификации конструкции *MASS*, как Кодекс проектирования беспилотных морских систем. Это важно подчеркнуть, потому что данный Кодекс ориентирован на систему, а не на конкретное судно, в чем заключается отличие от традиционных подходов. Это объясняется тем, что *MASS* представляет собой систему конвергенции, в которой либо человек, либо автоматизированная система выбирает определенный уровень контроля над судном — ручное управление, дистанционное управление или автономное управление, в зависимости от конкретной рабочей ситуации [<https://www.taylorfrancis.com/chapters/mono/10.1201/9780429450655-5/remote-control-centers-glenn-wright?context=ubx>]. Это связано с тем, что это система конвергенции, в которой человек или система выбирают право управления судном, такие как ручное управление, дистанционное управление и автономное управление, в зависимости от рабочей ситуации [<http://www.monthlymaritimekorea.com/news/articleView.html?idxno=27582>].

Дело еще более усложняется тем, что существуют разные уровни автономии судов, и не только юристы, но и инженеры и судостроители не могут договориться об их классификации. По разным классификациям можно выделить примерно от 4 до 12 уровней автономии судов. Поскольку цель данной статьи состоит в том, чтобы представить анализ международно-правовых ограничений для автономных и беспилотных судов (а не останавливаться на технических соображениях), будут представлены только наиболее распространенные варианты.

1. Поддержка принятия решений — физическое присутствие оператора на борту, который с помощью бортовых передовых навигационных систем (таких как САРП, АИС, авторулевой и т.д.) по-прежнему непосредственно командует судном (и корректирует параметры движения судна и режимы работы судовых систем в соответствии с обстоятельствами).

2. Автоматический — система осуществляет навигацию по заранее запрограммированным алгоритмам (например, автоматическое причаливание, или автоматическое управление курсом судна). Бортовой или береговой оператор наблюдает за действиями судовой системы и, при необходимости, вмешивается в ее работу.

3. Контролируемая (ограниченная) автономия — ответственная система работает сама, имея различные варианты выбора при возникновении проблемы. Бортовой или береговой оператор вмешивается, если система не может решить проблему в соответствии с заранее запрограммированными последовательностями.

4. Полная автономия — система полностью самоуправяема, а ее сложность позволяет ей действовать соответствующим образом в любой ситуации. Бортового и берегового оператора нет вообще [<https://emsa.europa.eu/we-do/safety/accident-investigation/item/4266-annual-overview-of-marine-casualties-and-incidents-2020.html>].

Анализ нормативных барьеров для автономных судов должен проводиться в отношении возможных конфигураций автономии и укомплектования экипажем (как объяснено в пунктах выше). Только тогда можно будет достичь полного понимания потенциальных проблем, возникающих в связи с применением современных норм морского права к развивающимся технологиям автономных и беспилотных судов.

Цель статьи — проанализировать правовой статус автономного надводного судна (МАНС) в зависимости от степени автономности в международном и российском праве.

Законодательство РФ в контексте регулирования автономного надводного судоходства представляет собой актуальную и важную тему, которая охватывает как инновационные, так и обычные морские суда. Перед нами стоит вопрос, какие изменения и инновации привнесут суда без экипажа и беспилотные суда в морскую индустрию. Термины «суда без экипажа» и «беспилотные суда» активно обсуждаются в масс-медиа и академических кругах [1].

На данный момент, в России, вопрос о внедрении морских судов без экипажа остается открытым и ожидает своего решения в будущем. Правительство РФ инициировало работу по национальной технологической инициативе «Маринет», однако до настоящего времени не предоставляло законодательной основы для функционирования судов без экипажа.

Классификационное общество «Российский морской регистр судоходства» добилось ясности в терминологии, введя в действие с 1 августа 2020 г. Положения по классификации морских автономных и дистанционно управляемых надводных судов (НД 2-030101-037). Этот документ призван установить стандарты и нормы для регулирования автономных судов и судов, управляемых на расстоянии, что является

важным шагом в подготовке к будущему внедрению технологий и судов без экипажа в морской индустрии России.

Одним из важнейших направлений деятельности ИМО является внедрение концепции электронной навигации, которая охватывает широкое использование современных коммуникационных и информационных технологий. Эта инициатива призвана способствовать повышению безопасности мореплавания и охране окружающей среды. В рамках этой инициативы, например, в материалах заседания Комитета по безопасности на море (КБМ), прошедшего с 16 по 25 мая 2018 г., была утверждена экспертная группа, занимающаяся автономными морскими судами (морские автономные поверхностные суда — *Maritime Autonomous Surface Ships, MASS*) [2].

Несмотря на то что в русскоязычных официальных документах ИМО используется термин «автономные суда», смысл этого выражения следует интерпретировать как морские суда, способные к автономному управлению. Это позволяет отграничить их от обычных морских судов с экипажем, которые могут совершать долгие морские путешествия без необходимости захода в порт, благодаря наличию всех необходимых ресурсов [3].

Одним из видов морских автономных надводных судов, выделенных экспертами ИМО, являются дистанционно управляемые суда без экипажа. В данном случае судно находится под контролем и управлением из удаленного местоположения, и на его борту отсутствует экипаж. Однако использование таких судов поднимает важные вопросы в отношении соблюдения действующих правил и регуляций в морских пространствах.

Рабочая группа КБМ Международной морской организации по автономным судам в настоящее время ведет работу по согласованию стандартов в различных аспектах безопасности мореплавания. В будущем соответствующие инстанции ИМО намерены достичь согласия по международным техническим и эксплуатационным стандартам для *MASS*. Особое внимание будет уделено проблеме предотвращения возможного использования таких судов в агрессивных целях, например, для нападения на круизные суда или нефтяные платформы, а также против объектов, находящихся на берегу. Важно отметить, что в свете отсутствия консолидированной международной практики возникает вопрос о возможной обязательной природе международных стандартов в данной сфере, который может потребовать дополнительного обсуждения и утверждения со стороны государств — членов ИМО.

Перед тем как реализовать широкомасштабное единое пространство электронной навигации, которое охватывает территории от Арктики до Индийского океана и от Южной Атлантики до Дальнего Востока, как предусмотрено в дорожной карте «Маринет», а также внедрить обязательно на все морские суда торгового флота международно согласованные стандарты цифровой навигации, необходимо выполнить

ряд ключевых шагов. Эти шаги должны включать в себя не только внесение соответствующих изменений в национальное законодательство государств — членов ИМО, в частности, в России это в первую очередь Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), но также требуют детального анализа взаимодействия этих инициатив с уже установившимся порядком использования морских пространств.

В этой области, действительно, ИМО, как признанная компетентной международной организацией в области регулирования морской навигации, должна играть активную роль. Это включает в себя не только разработку и согласование глобальных стандартов цифровой навигации, но также координацию позиций государств — участников Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. и Соглашения об осуществлении Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года 1994 г. Следует отметить, что этот процесс требует глубокого обсуждения и согласования, чтобы убедиться, что новые стандарты и инициативы не нарушают существующие международные нормы и не создают конфликтов в морских пространствах.

В соответствии с п. «b» ст. 94 Конвенции 1982 г. судно должно быть под командованием капитана и офицеров, обладающих соответствующей квалификацией, особенно в областях судовождения, навигации и связи. Экипаж как по квалификации, так и по численности, должен соответствовать типу, размерам и оборудованию судна. Именно это понимание судовождения и квалификации экипажа сформировало право мирного прохода для морских судов в территориальных водах, право транзитного и мирного прохода в проливах, а также архипелажный проход в водах государств-архипелагов и другие нормы и принципы, установленные в Конвенции 1982 г. [4]

Однако остается нерешенным вопрос, какие права и обязанности будут предоставлены морским судам, на которых отсутствует экипаж. Будут ли государства — участники Конвенции 1982 г. признавать реальных капитанов, ответственных за маневры судна в морских пространствах, включая случаи лоцманской проводки или нахождения судна в районе действия системы управления движением судов? Какие права и обязанности будут предоставлены виртуальным капитанам, находящимся на значительном удалении от морского судна? Дискуссионным до настоящего времени остается вопрос признания внешнего капитана судна и внешнего экипажа судна соответствующими нормам Конвенции 1982 г. в части обеспеченности судна капитаном и экипажем.

Для нас очевидно, что действующий международный режим морских пространств не учитывает наличие автономно управляемых судов. Любые изменения в этой области должны обсуждаться и согласовываться в рамках Совещания государств — участников Конвенции ООН по морскому праву 1982 г. Это обсуждение могло бы установить ясные нормы и

правила для судов, которые функционируют без экипажа и внести вклад в развитие морской навигации и безопасности в будущем [5]. Однако, по мнению автора, организация подобного обсуждения, и уж тем более принятие норм в рамках Конвенции 1982 г. маловероятны. Законодателям и регуляторам как национального, так и международного уровней, придется находить решения по созданию правовых механизмов для эксплуатации автономных судов в рамках существующих норм и правил Конвенции 1982 г.

Стремительно развивающиеся автономно управляемые морские суда ставят перед нами несколько ключевых вопросов, требующих детального разбора и анализа. Важно установить, будут ли такие суда иметь возможность использовать традиционные морские маршруты, принятые для международного судоходства, или им необходимо назначать собственные маршруты. Также следует выяснить, какие порты будут доступны для автономно управляемых судов — будут ли это специально оборудованные порты или любые порты, объявленные открытыми для международного судоходства.

Эксплуатация автономно управляемых судов в Мировом океане представляет собой сложный процесс, который требует тщательного изучения. В данном контексте необходимо проанализировать, какие конкретные положения Конвенции 1982 г. и Соглашения 1994 г. будут затрагивать этот процесс. Важно понимать, что только государства — участники этих международных соглашений обладают полномочиями для внесения изменений в сложившийся режим морских пространств, чтобы он отражал внедрение автономно управляемых морских судов нового технологического поколения. Это представляет собой неотъемлемую часть процесса адаптации мировых норм и правил к новым реалиям морской навигации [6].

Внедрение цифровых и автоматизированных судов в морскую торговлю и транспорт открывает новую эру, которая преобразит коммерческие аспекты этой отрасли, полностью перенося их в электронную среду. Этот переход потребует решения ряда важных вопросов, включая разработку «электронных» контрактов и договоров на морскую перевозку грузов, а также переход к цифровому документообороту.

В настоящее время применение цифровых технологий ограничивается возможностью лишь дублирования бумажных документов. В частности, касаясь договоров на морскую перевозку грузов, можно отметить, что если вопросы заключения электронных контрактов не вызывают серьезных затруднений, то возникают определенные сложности и споры относительно использования электронного коносамента и его представления.

Принятые в 2023 г. поправки в КТМ РФ предусматривают возможность оформления электронного коносамента (п. 2 ст. 117), но детализацию правовых механизмов использования электронных перевозочных

документов на морском транспорте еще предстоит сформулировать в актах Правительства РФ и Минтранса России, предусмотренных этими поправками. Подобная норма также уже нашла свое отражение в законодательстве Испании, а именно в ст. 263 и 264 Закона «О морском судоходстве».

Подчеркнем, что с учетом быстрого технологического развития появляются как новые возможности, так и новые проблемы. Внедрение этих технологий требует тщательного и обдуманного подхода для их адекватного внесения в нормативную базу.

Главным требованием к системам автономных и дистанционно управляемых судов является обеспечение высокой надежности, безопасности и уровня автоматизации, сравнимого с судном, управляемым экипажем. Основная задача заключается в том, чтобы автономные суда обладали необходимой функциональностью и безопасностью, при этом минимизируя количество жилых и рекреационных отсеков, чтобы максимально увеличить полезное пространство на судне [7, p. 140].

Особое внимание уделяется локальной информационной сети судна и системам связи на автономных судах. Локальная сеть должна быть спроектирована таким образом, чтобы она оставалась работоспособной даже при единичных отказах в ее компонентах. Если произошел сбой в сети, неисправное оборудование должно автоматически исключаться из системы на время устранения отказа.

Вычислительные системы, управляющие работой судна, должны быть построены с использованием мажоритарного принципа, который обеспечивает работоспособность системы даже в случае неполадок. Если один из вычислителей выдает некорректные данные, он должен быть автоматически отключен от общей системы, перезагружен и протестирован. После успешной проверки, он может быть вновь интегрирован в систему. Эти требования направлены на обеспечение высокой степени надежности и безопасности в работе автономных судов, которые играют все более важную роль в морской индустрии. Эти сложности, с которыми мы сталкиваемся, требуют от государств и соответствующих международных организаций тщательного юридического анализа. ИМО активно исследует эту проблему, и страны, включая Россию, разрабатывают законопроекты для поддержки новых технологий и внедрения проектов беспилотных судов.

Необходимость пересмотра правовых норм становится критически важной при отсутствии капитана и экипажа на борту судна. В таком контексте следует также обдумать юридический статус внешнего капитана, который мог бы принимать необходимые решения по управлению судном. Следовательно, внедрение беспилотных судов, помимо решений технического характера, подразумевает неотложную необходимость пересмотра нормативно-правовой базы для адаптации к новой реальности морской навигации [URL:

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2666822X21000083#bib0011>].

Важно подчеркнуть, что полное отсутствие человеческого экипажа на океанических судах в настоящее время кажется непрактичным и трудноосуществимым. Судя по истории морского права, судно представляет собой платформу для разнообразных технических средств и контрольно-измерительных приборов, и в прошлом технологический прогресс часто кардинально изменял подход к правовому регулированию морских отношений. С постоянными улучшениями в технических аспектах функционирования и эксплуатации судов нормы и стандарты, связанные с безопасностью, охраной окружающей среды и другими аспектами мореплавания, подвергаются изменениям.

Правовое определение морского судна в Российской Федерации закреплено в ст. 7 КТМ РФ. В этой статье используется термин «судно», который фактически охватывает морские торговые суда, предназначенные в первую очередь для плавания по морским маршрутам. Они определяются как плавучие сооружения, способные к самостоятельному движению или неспособные, но используемые в целях торгового мореплавания. Федеральным законом от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ в ст. 7 внесен п. 7, согласно которому под автономным судном понимается самоходное судно, процессы управления которым в зависимости от наличия или отсутствия экипажа на борту судна частично (полуавтономное судно) или полностью (полностью автономное судно) осуществляются в автоматическом режиме. Под полуавтономным судном понимается судно с экипажем на борту, способное осуществлять плавание без непрерывного несения ходовой вахты экипажем. Под полностью автономным судном понимается судно, способное осуществлять плавание без экипажа на борту.

Понятие целей торгового мореплавания детализировано в ст. 2 КТМ РФ, и оно предоставляет широкий контекст для интерпретации этого понятия.

Следует отметить, что в данном контексте речь идет исключительно о морских торговых судах. Военные корабли, суда военного назначения и другие плавсредства, принадлежащие государству или эксплуатируемые им и используемые исключительно для государственных некоммерческих задач, такие как правительственные службы, которые также осуществляют движение по морским маршрутам, не подпадают под нормы КТМ РФ, включая нормы, касающиеся закладной книги судна [8, стр. 4].

Основываясь на ст. 7 КТМ РФ, можно выделить два ключевых критерия, по которым плавучее сооружение может быть классифицировано как морское торговое судно:

- 1) использование этого сооружения в целях осуществления торгового мореплавания;
- 2) способность данного сооружения к плаванию независимо от того, является ли оно самоходным или нет.

Появление морских автономных надводных судов приводит к необходимости разработки соответствующих юридических норм и условий для их функционирования. С начала 2019 г. в России осуществляется пилотный проект по внедрению автоматизированных и дистанционно управляемых судов коммерческого флота, известный как «БЭС-КФ». Этот проект фокусируется на области автономного судоходства.

В рамках развития данного процесса, на основе распоряжения Минтранса России от 15 февраля 2021 г. № ВС-23-р «Об организационном обеспечении эксперимента по опытной эксплуатации безэкипажных (автономных) судов» был создан специализированный Центр, который внедрен в структуру Российского университета транспорта (МИИТ) согласно приказу его ректора от 11 марта 2021 г. № 204/а.

Цель создания данного Центра заключается в продвижении и поддержке автономных морских технологий и стандартов правового регулирования, направленных на разработку и реализацию проектов автономного судоходства. Этот центр, известный как Центр МАРИНЕТ РУТ, активно участвует и вносит значительный вклад в формирование и развитие правового регулирования эксплуатации автономных морских судов.

Сейчас появляются запросы, направленные КБМ Международной морской организации относительно проведения нормативной оценки в отношении МАНС. Несколько государств — членов ИМО выразили обеспокоенность и подчеркнули нежелательность оставлять регулирование автономных судов исключительно на национальном уровне без соответствующей международной регламентации.

В представлении государств-членов особо подчеркивается, что морское судоходство имеет международный характер, и в связи с этим правовое регулирование в этой сфере не может ограничиваться только национальным законодательством. Они утверждают, что из-за сложности и многообразия правовых отношений, которые возникают в морском судоходстве, необходимо разработать соответствующие международные нормы и регулирования [9, стр. 87]. Это означает, что существует понимание важности установления международных стандартов и правил, которые будут регулировать деятельность автономных морских судов. Государства признают, что национальное законодательство недостаточно для обеспечения безопасности и эффективности таких судов, и поэтому акцентируют внимание на необходимости международной нормативной базы для регулирования этой инновационной области морского судоходства.

Комитет по безопасности мореплавания ИМО стоит перед задачей систематического анализа и классификации норм, регулирующих деятельность МАНС. Этот анализ направлен на выявление следующих категорий норм.

1. Нормы, полностью исключаящие возможность беспилотных операций. Это правила, которые не применимы к МАНС из-за отсутствия на них экипажа и требуют пересмотра.

2. Нормы, которые не учитывают беспилотные операции, так как они разработаны с учетом судов с экипажем. В этом случае может потребоваться адаптация этих норм для учета специфики МАНС.

3. Нормы, которые не исключают беспилотные операции и могут быть применимы к МАНС, но, возможно, потребуют корректировок, чтобы учесть особенности их использования в автономном режиме.

С учетом этих различий важно определить, требуется ли просто адаптировать существующие нормы для МАНС или же это переломный момент, который подразумевает создание совершенно новых правил и нормативов. Таким образом, в настоящее время перед нами стоит задача теоретического анализа и рассмотрения норм, которые отражают современные научные и технические достижения в области морского транспорта. Эти нормы занимают важное место в системе морского права и требуют глубокого обсуждения и пересмотра.

Выводы и рекомендации. Данное исследование центрировано вокруг вопроса соответствия автономных судов существующей правовой системе и исследует юридические аспекты, связанные с обменом данными и эксплуатацией автономных судов. Кроме того, оно освещает вопрос использования и распространения автономных судов и рассматривает роль, которую играет обмен данными с такими судами.

Что касается адаптации автономных судов к существующей правовой системе, исследование выявило ряд проблем, связанных с соблюдением требований по наличию капитана и достаточному уровню экипажа судна применительно к автономным судам. Этот анализ в основном базировался на существующих правовых инструментах ИМО и других соответствующих источниках. Особенно сложными оказались вопросы, касающиеся правоотношений, связанных с физическим присутствием человека на борту судна. Некоторые из инструментов ИМО могут потребовать внесения поправок и пересмотра, чтобы учитывать автономное судоходство. Однако многие из существующих инструментов не являются явным запретом на автономное судоходство. Более того, многие принципы, закрепленные в международных правовых инструментах, могут быть достигнуты при использовании автономных судов, так как вопрос заключается в том, могут ли технические решения заменить человеческие навыки и интуицию.

Важным выводом является то, что степень автономии, как с точки зрения уровня экипажа, так и системной автономии, непосредственно связана с правовыми вопросами. Чем выше уровень автономии судна, тем сложнее его интегрировать в существующий правовой контекст. В результате этого дистанционно управляемые суда могут иметь более легкий доступ к применению, чем абсолютно автономные суда с точки

зрения законодательства. Одним из ключевых вопросов, связанных с дистанционно управляемыми судами, является вопрос о том, может ли капитан и экипаж физически находиться в удаленном месте управления, а не на мостике судна, и действующие формулировки инструментов ИМО могут вызывать юридические сложности в этом контексте. Однако существует возможность разработки различных юридических решений, в первую очередь, на уровне ИМО, а также национальных государств, классификационных обществ и промышленных ассоциаций, особенно в переходный период.

Основной принципиальный вопрос заключается в том, что на самом деле представляет собой автономное судно. Международное право не предоставляет точного определения этого термина, что приводит к разночтениям и недоразумениям. Дополнительную сложность создает то, что термины «автономное», «беспилотное» и «автоматическое» часто используются взаимозаменяемо, хотя они не являются синонимами.

Федеральный закон от 10 июля 2023 г. № 294-ФЗ внес изменения в ст. 7 КТМ РФ. В соответствии с этими изменениями устанавливаются понятия автономных и полуавтономных судов. Полностью автономное судно определяется как судно, способное выполнять плавание без наличия экипажа на борту. Это определение стало необходимым в свете внедрения новых видов водных средств в эксплуатацию. Данные определения помогают четко разграничить понятия и определить характеристики автономных судов в зависимости от уровня автономности и присутствия или отсутствия экипажа на борту.

Важно отметить, что эти изменения также связаны с правовым определением электронных коносаментов и иных перевозочных документов.

Таким образом, эти изменения направлены на совершенствование процесса регистрации и хранения электронных документов в сфере морских перевозок и обеспечивают более четкое определение понятий автономных судов, что важно для правильного оформления соответствующей документации.

Следует отметить, что внедрение таких изменений требует обширных обсуждений и согласования, чтобы убедиться, что новые стандарты и инициативы не противоречат существующим международным нормам, включая Соглашение об осуществлении Части XI Конвенции Организации Объединенных Наций по морскому праву от 10 декабря 1982 года, принятое в 1994 г., и не создают конфликтов в морских пространствах. Это необходимо для обеспечения согласованности и соблюдения международных норм в области морского права.

Литература

1. Ringbom, H. Regulating Autonomous Ships-Concepts / H. Ringbom // *Ocean Development and International Law*. — 2019. — № 50 (2). — P. 141—169.

2. Komianos, A. The autonomous shipping era. operational, regulatory, and quality challenges / A. Komianos // *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. — 2018. — № 12 (2). — P. 335—348.
3. Ключев, В. В. Генезис регулирования правоотношений в области автономного надводного судоходства / В. В. Ключев // *Теория и практика общественного развития*. — 2023. — № 8 (184). — С. 213—220.
4. Скаридов, А. С. К вопросу о детерминации морских автономных средств применительно к правовому регулированию коммерческого судоходства / А. С. Скаридов // *Океанский менеджмент*. — 2022. — № 1(15). — С. 44—46.
5. Анисимова, П. В. Международно-правовая концепция безопасности морского судоходства и ее имплементация в законодательство Российской Федерации / П. В. Анисимова // *Оригинальные исследования*. — 2018. — Том 8. — № 4. — С. 4—10.
6. Гуцуляк, В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное) / В. Н. Гуцуляк. — Москва: Граница, 2017.
7. Chwedczuk, M. Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in U.S. / M. Chwedczuk // *Admiralty and Maritime Law*, 47 *J. Mar. L. & Com.* 123 (2016).
8. Ключев, В. В. Правовые ограничения в части эксплуатации автономных судов и пути их преодоления / В. В. Ключев // *Морские суда без экипажей — реальность и перспективы*. — Москва, 2020.
9. Гуцуляк, В. Н. Научно-практический комментарий к Международным правилам предупреждения столкновения судов в море (МППСС-72) / В. Н. Гуцуляк. — Москва, 2021.

References

1. Ringbom, H. Regulating Autonomous Ships-Concepts / H. Ringbom // *Ocean Development and International Law*. — 2019. — № 50 (2). — P. 141—169.
2. Komianos, A. The autonomous shipping era. operational, regulatory, and quality challenges / A. Komianos // *TransNav: International Journal on Marine Navigation and Safety of Sea Transportation*. — 2018. — № 12 (2). — P. 335—348.
3. Klyuyev, V. V. Genезis regulirovaniya pravootnosheniy v oblasti avtonomnogo nadvodnogo sudokhodstva [Genesis of regulation of legal relations in the field of autonomous surface navigation] / V. V. Klyuyev // *Teoriya i praktika obshchestvennogo razvitiya*. — 2023. — № 8 (184). — S. 213—220.
4. Skaridov, A. S. K voprosu o determinatsii morskikh avtonomnykh sredstv primenitel'no k pravovomu regulirovaniyu kommercheskogo sudokhodstva / A. S. Skaridov [On the issue of determination of marine autonomous means in relation to the legal regulation of commercial shipping] // *Okeanskiy menedzhment*. — 2022. — № 1(15). — S. 44—46.
5. Anisimova, P. V. Mezhdunarodno-pravovaya kontseptsiya bezopasnosti morskogo sudokhodstva i yeye implementatsiya v zakonodatel'stvo Rossiyskoy Federatsii [International legal concept of maritime safety and its implementation in the legislation of the Russian Federation] / P. V. Anisimova // *Original'nyye issledovaniya*. — 2018. — Том 8. — № 4. — S. 4—10.
6. Gutsulyak, V. N. Rossiyskoye i mezhdunarodnoye morskoye pravo (publichnoye i chastnoye) [Russian and international maritime law (public and private)] / V. N. Gutsulyak. — Moskva: Granitsa, 2017.
7. Chwedczuk, M. Analysis of the Legal Status of Unmanned Commercial Vessels in U.S. / M. Chwedczuk // *Admiralty and Maritime Law*, 47 *J. Mar. L. & Com.* 123 (2016).
8. Klyuyev, V. V. Pravovyye ogranicheniya v chasti ekspluatatsii avtonomnykh sudov i puti ikh preodoleniya [Legal restrictions regarding the operation of autonomous

ships and ways to overcome them] / V. V. Klyuyev // Morskiye suda bez ekipazhey — real'nost' i perspektivy. — Moskva, 2020.

9. Gutsulyak, V. N. Nauchno-prakticheskiy kommentariy k Mezhdunarodnym pravilam preduprezhdeniya stolknoveniya sudov v more (MPPSS-72) [Scientific and practical commentary on the International Rules for Preventing Collisions of Ships at Sea (COLREG-72)] / V. N. Gutsulyak. — Moskva, 2021.

УДК 656.61

Силачёва Екатерина Алексеевна,
ООО «Наutilus-страховые консультанты»

Правовые предпосылки для признания морской буксировки спасанием

Аннотация. Переход буксировки из простой морской в спасательную является дискуссионным вопросом: будет ли буксировка признана судом / страховщиком / иной организацией спасанием или простой буксировкой. В статье рассмотрены международные конвенции, регулирующие вопросы спасания, и проведены параллели с российским законодательством. Выделен главный критерий признания буксировки спасанием — наличие опасности. В страховом процессе решение о признании факта наличия опасности остается на усмотрение страховой организации. При этом позиция судовладельца и спасателя зачастую не совпадает с мнением страховщика, что приводит к необходимости решения данного вопроса в суде.

Ключевые слова: страхование средств водного транспорта; опасность; страховой случай; спасание судов; специальная компенсация спасателям; морская буксировка.

Ekaterina Al. Silacheva,
LLC “Nautilus-Insurance Consultants”

Legal prerequisites for recognition of sea towing by rescuing

Abstract. The transition from simple sea towing to rescue is a debatable issue: whether towing will be recognized by the court/insurer/other organization as rescue or simple towing. The current paper has examined international conventions governing rescue issues and drawn parallels with Russian legislation. There has been identified the main criterion for recognizing towing as a rescue, it is the presence of danger. In the insurance process, the decision to recognize the existence of danger remains at the discretion of the insurance organization. At the same time, the position of the shipowner and rescuer often does not coincide with the opinion of the insurer, which leads to the need to resolve this issue in court.

Keywords: water transport insurance; danger; insurance case; ship rescue; special compensation for rescuers; sea towing.

Морское страхование относится к специальным видам страхования (ст. 970 Гражданского кодекса Российской Федерации), в связи с этим взаимоотношения сторон договора морского страхования регулируются прежде всего Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации (далее — КТМ РФ), а именно гл. 15 «Договор морского страхования».

Одним из видов морского страхования является страхование средств водного транспорта — страхование судна: корпуса, машин и оборудования, которое призвано защитить судовладельцев от ряда рисков, связанных с повреждениями и утратой имущества. Существуют различные варианты страхования, отличающиеся полнотой покрытия: на случай полной гибели судна (включая конструктивную гибель), повреждения корпуса или поломки машин и оборудования, а также от ряда сопутствующих рисков, таких как потеря фрахта, военные риски и проч.

Страхование судна от риска полной гибели (включая конструктивную гибель судна) обычно предполагает включение в покрытие также необходимых и целесообразных расходов по спасанию судна. Как отмечает В. В. Шутенко, это соответствует принципу возмещения страхователю расходов, понесенных в связи с усилиями по предотвращению и уменьшению убытков. Спасание судна (в отличие от спасания жизни на море) осуществляется на договорной коммерческой основе и оплачивается исходя из разумной оценки стоимости спасенного имущества, усилий, расходов и рисков спасателей [1, стр. 37]. Какой экономический смысл заложен в страховании расходов по спасанию терпящего бедствие судна? Без включения в покрытие вышеупомянутых расходов страхование становится нецелесообразным, так как при угрозе гибели судна страхователю выгоднее не предпринимать никаких действий по спасанию, а позволить имуществу погибнуть, так как за это он получит возмещение от страховой компании, в отличие от расходов по спасанию. Для страховой организации же экономически целесообразнее предотвратить гибель судна и оплатить спасательную операцию, нежели выплачивать полную стоимость погибшего имущества, так как обычно стоимость спасания оказывается существенно ниже стоимости застрахованного объекта.

Согласно подп. 1 п. 2 ст. 337 КТМ РФ спасательной операцией является любое действие или любая деятельность, предпринимаемые для оказания помощи любому судну или другому имуществу, находящимся в опасности в судоходных водах или в любых других водах. Таким образом, ключевым признаком спасания, как комплекса мероприятий, является наличие опасности, грозящей судну, т.е. реальность его полной гибели. Значит,

опасность в контексте спасательной операции и страхования — это риск наступления полной гибели судна.

Признаками наличия опасности считаются:

- существенное нарушение нормальной эксплуатации судна, устранение которого невозможно собственными силами экипажа;
- реальное существование значительной вероятности наступления неблагоприятных материальных последствий (гибель или повреждение имущества).

Невозможность устранения нарушений может быть как абсолютной, так и относительной. Абсолютная невозможность означает, что экипаж судна не в состоянии устранить аварию самостоятельно, сколько бы времени ни прошло и какие бы действия он не предпринимал. При относительной невозможности устранения аварии у экипажа есть выбор между помощью спасателей и чрезвычайными действиями, которые позволяют ему устранить нарушения самостоятельно.

Спасанием является комплекс мероприятий, направленных на предотвращение гибели судна, таких как буксировка, высадка аварийной партии, откачка воды и проч. Одним из важнейших мероприятий этого перечня является доставка (буксировка) судна в безопасный порт-убежище.

Вместе с тем ст. 225 КТМ РФ дает определение договора буксировки: по договору буксировки владелец одного судна обязуется за вознаграждение буксировать другое судно или иной плавучий объект на определенное расстояние (морская буксировка) либо для выполнения маневров на акватории порта, в том числе для ввода судна или иного плавучего объекта в порт либо вывода их из порта (портовая буксировка). Таким образом, морская буксировка не предполагает наличия опасности, грозящей судну.

В качестве примеров морской буксировки можно привести следующие мероприятия:

- подводка судна на буксире к причалу;
- буксировка обездвиженного судна, находящегося в ремонте, с одной верфи на другую в простых погодных условиях при отсутствии какой-либо опасности для судна;
- аварийная буксировка (перемещение аварийного судна без наличия опасности для него);
- буксировка судна на слом и проч.

Буксировка судна, если она не заявлялась при заключении договора страхования, является существенным изменением в риске, поэтому должна быть обязательно согласована со страховщиком. Без получения подтверждения от страховой организации убытки, произошедшие во время буксировки судна, договором страхования покрываться не будут. При этом следует отметить, что существенными изменениями в риске не считаются случаи, когда застрахованное судно идет на буксире в ходе

спасательной операции. Отсюда возникает вопрос, когда именно морская буксировка становится спасательной операцией?

Переход буксировки из простой морской в спасательную является дискуссионным вопросом: будет ли буксировка признана судом / страховщиком / иной организацией спасением или простой буксировкой.

Началом международно-правового регулирования вопросов спасания судов принято считать принятие Конвенции для объединения некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 г. Статья 4 вышеуказанной Конвенции устанавливала: буксир не имеет права на вознаграждение за оказание помощи или спасание буксируемого им судна или его груза, разве бы он оказал исключительные услуги, которые не могут быть рассматриваемы как исполнение договора буксирования. То есть буксир не имел права на спасательное вознаграждение, если буксировка не являлась спасанием, а значит, услуги буксира не носили чрезвычайного характера. Важным критерием спасания согласно ст. 8 той же Конвенции являлся достигнутый успех, т.е. «нет спасания — нет вознаграждения».

Вышеуказанный принцип оказался совершенно неприемлемым для случаев спасания танкеров и судов, перевозящих опасные вещества. Традиционное спасательное право не позволяло вознаграждать спасателей, которым не удавалось спасти танкер, груженный нефтью, или газовоз, но удавалось предотвратить значительные нефтяные разливы или устранить значительное химическое заражение [2, стр. 387].

Решением этой проблемы стали пересмотр международных правил, содержащихся в Конвенции 1910 г., и принятие Международной конвенции о спасении 1989 года. Для Российской Федерации Конвенция вступила в силу 25 мая 2000 г. и была инкорпорирована в КТМ РФ — гл. XX почти целиком дублирует положения Конвенции.

Пункт 2 ст. 12 данной Конвенции (в КТМ РФ — п. 2 ст. 341.), опираясь на положения Конвенции 1910 г., по-прежнему говорит о том, что никакая выплата не полагается, если спасательные операции не имели полезного результата. Статья 13 (в КТМ РФ — ст. 342) фиксирует расширенный перечень критериев установления вознаграждения, одним из которых остается степень успеха, достигнутого спасателями. Отступление от принципа «нет спасания — нет вознаграждения» предусмотрено ст. 14 (в КТМ РФ — ст. 343), которая говорит о специальной компенсации: если спасатель осуществил спасательные операции в отношении судна, которое само по себе или его груз создавали угрозу причинения ущерба окружающей среде, и не смог заработать вознаграждение в соответствии с озвученными Конвенцией критериями, по крайней мере, равное специальной компенсации, он имеет право на получение от владельца этого судна специальной компенсации, равной расходам спасателя. Таким образом, специальная компенсация гарантирует возмещение расходов и мотивирует спасателей браться за операции с минимальной вероятностью

благоприятного исхода, что позволяет уменьшить ущерб для окружающей среды, как если бы судно было оставлено без помощи. Расходы, связанные с выплатой специальной компенсации спасателям, ложатся только на владельца судна, находящегося в опасности, и покрываются по договору страхования гражданской ответственности перед третьими лицами (P&I).

Правовые предпосылки для признания морской буксировки спасанием создают международные нормы и принципы, контекст спасательных операций, а также национальное законодательство. Эти предпосылки обеспечивают рамки и руководство для правового признания морской буксировки спасанием в интересах спасения имущества и защиты окружающей среды.

В соответствии с положениями КТМ РФ, которые сформулированы на основании Конвенции 1989 г., буксировка может быть признана спасанием только при наличии опасности для судна. В этом и есть главный дискуссионный вопрос — наличие опасности для судна. В страховом процессе решение о признании факта наличия опасности остается на усмотрение страховой организации (так как вопрос напрямую связан с выплатой возмещения). При этом позиция судовладельца и спасателя зачастую не совпадает с мнением страховщика, что приводит к необходимости решения данного вопроса в суде.

В качестве примера рассмотрим происшествие в порту Дудинка с одним из судов при следовании в ледовых условиях. Судно было застраховано в одной из страховых компаний на ограниченных условиях без рисков поломки машин и оборудования, однако необходимые и целесообразно понесенные расходы по спасанию судна также подлежали возмещению.

В апреле судно вышло из порта Мурманск, следуя за ледоколом, с назначением к месту выгрузки в порту Дудинка на реке Енисей. Во время движения произошла аварийная остановка главного двигателя, судно продолжило движение на буксире вплотную за ледоколом. Судно благополучно прибыло на рейд порта Дудинка, был составлен план ремонта, в ожидании деталей часть механизмов судна была разобрана. До истечения согласованного срока ремонта от администрации порта Дудинка судну поступило требование покинуть порт ввиду приближающегося паводка и угрозы затопления причала (распоряжение капитана порта «Об окончании периода ледокольных проводок»). Выполнить ремонт до начала паводка не представлялось возможным, судно во время возникшей опасной ситуации было немореходно и не могло покинуть порт своим ходом. Остаться в порту или на рейде судно также не могло из-за угрозы его гибели в результате ледохода и поднятия уровня воды. Требовалось срочно организовать буксировку судна в безопасный порт. Ближайшим безопасным портом, доступным на момент рассматриваемых событий, оказался порт Мурманск. Судовладелец оперативно направил страховщику уведомление с информацией о создавшейся ситуации с судном в порту Дудинка, которая отвечала всем

признакам страхового случая в отношении застрахованного риска — возмещение расходов по спасанию судна. От страховщика был получен ответ следующего содержания: «Страхователю рекомендуется принимать все меры по минимизации убытков, а также действовать разумно и осмотрительно, в том числе как он мог бы действовать, если бы не был застрахован». В связи с нарастающим уровнем опасности для судна и его экипажа судовладелец принял решение о начале спасательной операции, которая была успешно реализована. По факту проведения спасательной операции судовладелец направил страховщику заявление о выплате страхового возмещения.

Страховщик отказался признать расходы по спасанию, поставив под сомнение заявление, что существовала реальная опасность, угрожавшая судну, экипажу или объектам морской инфраструктуры. А если она и была, то необходимо было установить момент начала и прекращения. Страховщик подтвердил, что, исходя из обстоятельств дела, можно заключить, что угроза повреждения судна и объектов морской инфраструктуры не исключалась, именно поэтому капитан порта Дудинка уведомил о начале паводкового периода и издал распоряжение о необходимости покинуть акваторию порта в качестве меры по предупреждению наступления неблагоприятных последствий. Вместе с тем, по мнению страховой компании, проводилась «аварийная буксировка» судна, а не «спасательная операция»: к моменту осуществления буксировки опасность судну в виде ожидаемого в ближайшем будущем ледохода на реке Енисей еще не наступила, следовательно, услуги по буксировке судна нельзя относить к расходам на спасание.

Дело было передано в суд. Арбитражный суд (во второй инстанции) встал на сторону судовладельца: реальная опасность судна в связи с идущим ледоходом на реке Енисей и появлением признаков о начале в любой момент движения льда в районе порта Дудинка, угрожавшая судну, экипажу и объектам морской инфраструктуры была, подтверждена рядом документов, в том числе распоряжением капитана порта Дудинка «Об окончании периода ледокольных проводок». Оставление обездвиженного судна в море могло с высокой долей вероятности явиться причиной его гибели, а также могло создать непосредственную опасность судоходству в районе нахождения судна. Если бы судно, лишенное возможности передвигаться, было бы застигнуто ледоходом, то с высокой долей вероятности оно было бы выдавлено льдом на мель, либо же корпус судна получил бы повреждения от воздействия льда. Доставка в безопасный порт была единственным возможным способом избежать потенциальной гибели и минимизировать вероятные потери судовладельца, действия буксира были исключительными, был достигнут полезный результат, следовательно, проведенная буксировка являлась спасанием. Таким образом, спасательная операция по буксировке судна из порта Дудинка в

порт Мурманск была направлена на предотвращение убытков в виде гибели или повреждения судна в результате паводка (посадки судна на мель, контакта со льдом или грунтом), значит, понесенные расходы являлись необходимыми и целесообразными расходами по спасанию судна.

Резюмируя вышеизложенное, делаем следующий вывод, при принятии решения о признании (либо непризнании) буксировки спасанием необходимо отталкиваться от определения и смысла буксировки. Если данное мероприятие готовится заблаговременно без наличия опасности для буксируемого объекта, то идет речь об исполнении договора буксировки. Если буксир привлекается в связи с необходимостью буксировки судна в безопасный порт при наличии опасности для буксируемого объекта, то мы можем говорить о спасании.

Литература

1. Шутенко, В. В. Морское страхование. Серия: Коммерческая работа на морском транспорте (теория и практика) / В. В. Шутенко. — Выпуск 4. — Санкт-Петербург : Информационный центр «ВЫБОР», 2004.
2. Гуцуляк, В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное) / В. Н. Гуцуляк. — Москва : Граница, 2017.

References

1. Shutenko, V. V. Morskoye strakhovaniye. Seriya: Kommercheskaya rabota na morskoye transporte (teoriya i praktika) [Marine insurance. Series: Commercial work in maritime transport (theory and practice)] / V. V. Shutenko. — Vypusk 4. — Sankt-Peterburg : Informatsionnyy tsentr «VYBOR», 2004.
2. Gutsulyak, V. N. Rossiyskoye i mezhdunarodnoye morskoye pravo (publichnoye i chastnoye) [Russian and international maritime law (public and private)] / V. N. Gutsulyak. — Moskva : Granitsa, 2017.

МОРСКОЕ ПРАВО

УДК 341.225

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

Международное морское трудовое право: правовая природа и классификация в правовой системе

Аннотация. В статье формулируется определение международного морского трудового права, рассматривается его предмет и метод правового регулирования. Исследуется соотношение международного публичного и международного частного права в регулировании трудовых отношений моряков, роль и место международного морского обычая в регламентации труда на морском транспорте.

Ключевые слова: морское право; правовое регулирование труда моряков; трудовые отношения на морском транспорте; международное трудовое право; международный морской обычай; международное частное право; международное публичное право.

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

International maritime labor law: legal nature and classification in the legal system

Abstract. The current paper has formulated the definition of international maritime labor law, analyzed its subject and method of legal regulation. There has been studied relationship between public international and private international law in the regulation of labor relations of sailors, the role and place of international maritime custom in labor regulation in maritime transport.

Keywords: maritime law; legal regulation of sailors' labor; labor relations in maritime transport; international labor law; international maritime custom; private international law; international public law.

Общая теория права предполагает, что осмысление правовой природы любого явления требует определения его ключевых правовых

характеристик. Для отраслевых и межотраслевых правовых образований, составляющих структуру права, такими квалифицирующими характеристиками являются предмет и метод правового регулирования. Категорирование общественных отношений, на регламентации которых сфокусированы правовые нормы, интересующие исследователя, познание способов их регулирования позволяет выявить системные свойства объекта изучения. А это, в свою очередь, определяет взаимодействие правовых норм внутри соответствующего правового образования, унифицирует процесс правотворчества и правоприменения в определенной сфере общественной жизни.

Разделение права на отрасли, традиционно признаваемое отечественными теоретиками, предполагает самостоятельность предмета и метода правового регулирования. Но, как отмечают правоведы, «...эти критерии хорошо работают лишь в сфере уголовного и гражданского права» [1, стр. 222]. Это суждение, высказанное в самом начале 2000-х гг., сегодня уже не требует доказательств, получая подтверждение в повседневной жизни. Обособленность общественных отношений в «замкнутые» сферы, регулируемые по модели «одна группа общественных отношений = одна правовая отрасль», в последние десятилетия трансформировалась, вызывая к жизни комплексные правовые отрасли, межотраслевые институты. Традиционная отраслевая структура права, подобно шарикам ртути, стремящимся слиться в одну крупную каплю, стремится к объединению правовых отраслей под сенью двух глобальных категорий: частного права и публичного права. Данное обстоятельство наглядно иллюстрируется принятой сегодня номенклатурой научных специальностей.

Между тем каким бы ни было внутреннее деление системы права, международное право во все времена занимало в ней особое место. Его происхождение отсылает нас к самым ранним этапам становления права в целом — многие ученые полагают, что его прообразом стали межплеменные договоренности древнейших предков современного человека, еще не знавших института государства [2, стр. 6.]. Юристы Древнего Рима сформулировали суждение о договоре как основном источнике международного права, подчеркивая заложенную в его основе необходимость согласия между народами.

В силу масштабности международного права, имеющего поистине планетарный характер, его определения многообразны.

В самом приближенном виде можно определить международное право как систему правовых норм, непосредственно созданных или признанных участниками межгосударственных отношений для урегулирования таких отношений.

В доктрине признается суждение, в соответствии с которым международное право представляет собой именно систему, а не совокупность правовых норм. Это объясняется тем, что совокупность, т.е.

все имеющееся множество правил, должно распространяться на всех участников международных отношений, в то время как не каждое государство признает весь имеющийся массив таких норм [2, стр. 12].

В систему международного права в качестве самостоятельной отрасли входит морское международное право.

Мореплавание — поистине одно из самых древних занятий человечества, имеющих международный характер. Траектории торговых путей, соединяющих государства, непредсказуемость морской стихии, вынуждающей моряков незапланированно заходить в чужестранные порты, необходимость найма иностранных матросов и потребность обращения к лоцманскому искусству в сложных иноземных фарватерах — все эти и другие обстоятельства из века в век служили делу формирования международных правил использования морских пространств.

В литературе встречаются различные определения международного морского права. Так, международное морское право классифицируют как отрасль международного права, представляющую собой совокупность международно-правовых норм, регулирующих межгосударственные отношения в области морского судоходства, добычи живых и неживых ресурсов моря, научных исследований и других видов деятельности государств и других субъектов международного права в пределах морских пространств [2, стр. 225]. Известно и более лаконичное, но такое же информативное определение международного морского права, под которым понимается отрасль международного права, включающая в себя юридические нормы, регулирующие отношения между государствами и иными субъектами международного права в связи с использованием Мирового океана [3, стр. 23].

Какая бы дефиниция не принималась во внимание, она предполагает деятельность по обеспечению функционирования морского судна, либо по управлению судном, либо иные отношения, свидетельствующие о выполнении трудовых функций на морских судах. Прерогатива регламентации соответствующих отношений принадлежит международному частному праву (далее — МЧП).

Моряки, судовладельцы и крюинговые компании, обеспечивающие трудоустройство членов экипажей, не являются субъектами международного публичного права. Их интересы лежат в плоскости частного права: для моряков (работников) и судовладельцев (работодателей) — трудового, для судовладельцев (заказчиков) и крюинговых компаний (исполнителей) — гражданского. Но в любом случае эти частноправовые отношения всегда будут окрашены международным оттенком. В научной доктрине такой дополнительный признак носит название «осложнены», а сама конструкция отношений именуется как «отношения, осложненные иностранным элементом».

Категория «иностраннный элемент» имеет цивилистические корни. Гражданское законодательство устанавливает, что иностранным

элементом может являться субъект правоотношения, его объект, а также юридические факты — конкретные жизненные обстоятельства, которые вызывают возникновение, изменение или прекращение правоотношения. Применительно к международному морскому трудовому праву иностранным элементом со стороны субъекта будут стороны трудового отношения — иностранные моряки либо иностранные работодатели (судовладельцы); иностранным элементом со стороны объекта трудового отношения — выполнение трудовой функции на судне под иностранным флагом (например, в ситуации бербоут-чартера, т.е. фрахтования судна под иностранным флагом без экипажа), со стороны юридического факта — истечение срока трудового договора с моряком в период нахождения судна в иностранном порту либо в территориальном море иностранного государства.

Частноправовые отношения, осложненные иностранным элементом, являются предметом МЧП. Основным инструментом правового регулирования в МЧП являются коллизионные нормы, определяющие, право какого государства подлежит применению в том или ином случае. Как отмечают исследователи МЧП, наличие в отношении иностранного элемента не меняет юридической сущности самого отношения [4, стр. 4]. Так, трудовое отношение с иностранным моряком или с российским моряком, «выходящим» в море на судне под иностранным флагом, так и останется по своей природе трудовым. В данном случае иностранная составляющая определяет связанность отношения с правовой системой более чем одного государства.

Поскольку в национальном законодательстве участника правоотношения (моряка, судовладельца) или места выполнения трудовой функции (судна) и законодательстве, по отношению к которому участник или судно являются иностранными, трудовые отношения могут регулироваться по-разному, то может возникнуть так называемая коллизия, т.е. столкновение или противоречие правовых норм.

Для разрешения указанного противоречия в национальных законодательствах каждого государства закреплены коллизионные нормы, имеющие отсылочный характер, — они определяют, право какой страны должно применяться, и указывают на норму материального права, т.е. конкретное правило поведения, действующее в данном случае. Например, п. 1 ст. 416 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации содержит коллизионную норму, согласно которой правовое положение членов экипажа судна и связанные с эксплуатацией судна отношения между членами экипажа судна определяются законом государства флага судна. Таким образом, правовое регулирование названных отношений осуществляется нормами материального права флага судна.

Подобное правило, именуемое *lex banderae* (закон флага), является одним из важнейших коллизионных принципов регулирования международных частноправовых отношений.

Необходимо отметить, что доктрина МЧП обоснованно не включает его в структуру международного права, указывая на то, что последнее характеризуется и принципиально иным субъектным составом, и оперирует другими категориями правоотношений. Субъектами международного права являются, прежде всего, государства, обладающие всей монументальностью квалифицирующих признаков, самым могущественным из которых является суверенитет. Это обстоятельство обуславливает и особенности отношений межгосударственных отношений в публичном международном праве: это отношения суверенных, равных субъектов. В МЧП отношения (в данном случае — трудовые), не теряя своей правовой сути, «пересекают» границы государства и наделяются признаком трансграничности. При этом их субъектный состав, их объект и иные квалифицирующие признаки остаются теми же, что и для внутригосударственных трудовых отношений.

Коллизионные нормы, как было отмечено выше, содержатся в национальных законодательствах, входят в структуру внутригосударственного права. Исследователи МЧП отмечают, что в правовой системе каждого государства МЧП образует самостоятельную правовую отрасль, предметом регулирования которой являются частноправовые отношения (гражданские, семейные, трудовые), осложненные иностранным элементом. В связи с этим принято говорить о национальной принадлежности МЧП, например, «российское международное частное право».

Еще одним способом разрешения коллизии правовых норм является унификация правового регулирования частноправовых, в том числе трудовых, отношений в рамках МЧП при помощи унификации правовых норм. Инструментом такой унификации являются международные договоры и соглашения, содержащие для всех присоединившихся государств одинаковые правила поведения. Такие договоры относятся к плоскости международного права, поскольку заключаются его субъектами — государствами. Они содержат правила, в соответствии с которыми государства определяют свои отношения по поводу труда и занятости, в том числе в области мореплавания.

Пусковым механизмом для применения унифицированных норм международных договоров в национальной правовой системе, как правило, является специальный трансформационный акт. Например, в соответствии с Конституцией РФ, ст. 14 Федерального закона от 15 июля 1995 г. № 101-ФЗ «О международных договорах Российской Федерации» (далее — Закон о международных договорах), формой выражения согласия Российской Федерации на обязательность для нее

международного договора может являться, в зависимости от случая, федеральный закон, указ Президента РФ или постановление Правительства РФ. Согласно ст. 15 Закона о международных договорах трансформационный акт необходим в том числе в случае, если международный договор требует внесения изменений в федеральное законодательство либо затрагивает права и свободы человека и гражданина (к которым относятся и трудовые права).

В теории международного права такие договоры иногда называют «несамоисполнимые». Кроме этого, есть и «самоисполнимые» договоры, нормы которых, как предполагается, действуют непосредственно, без издания специальных трансформационных актов. Однако даже непосредственное действие нормы международного договора требует, чтобы он был воспринят национальным правом государства. Так, согласно п. 3 ст. 5 Закона о международных договорах, условием непосредственного действия положений международных договоров РФ является их официальное опубликование.

Вопрос о соотношении норм международного права, МЧП, месте международного трудового права в правовой системе является предметом неугасающей дискуссии правоведов.

Традиционное деление права на объективное (*norma agenda*, эталонное правило) и субъективное (*jus agendis*, право на определенное конкретное поведение, воплощенное в правоотношении), в международном праве может рассматриваться под разными углами по отношению к национальному законодательству.

К объективному международному праву относятся международные обычаи, как доказательство всеобщей практики, признанной в качестве правовой нормы, а также общие принципы права, признанные цивилизованными нациями.

Субъективное право можно рассматривать как «совокупность всех правоотношений, существующих в данном юрисдикционном поле, действительность которых определяется применимым объективным правом» [5].

В этом контексте нормы международных договоров — конвенций обретают статус международного субъективного права, регулирующего сумму всех правоотношений, возможных с участием государств, присоединившихся к договорам.

Субъективный характер норм конвенционного права обусловлен также и тем, что в международно-договорных отношениях государства являются равнозначными субъектами, обладающими свободой суверенной воли. Подобное обстоятельство дает основания применить к конвенционному праву характеристики субъективного права, как источника реального регулирования правоотношений, а также механизмов, при помощи которых такое регулирование становится возможным.

Одновременно с этим государства — обладатели прерогативы международного правотворчества, стремятся создать именно *norma agenda* — эталонное правило.

Так проявляется удивительная особенность международного права, при которой государства сами являются его «создателями и создателями, распространителями и исполнителями».

В национальных правовых системах такие правила реализуются в субъективном праве участников конкретных правоотношений. Таким образом, нормы международных договоров образуют объективное международное право для национальных правопорядков и субъективное право по отношению к международным обычаям и общим принципам права.

Итак, международное право предполагает дихотомию на объективное международное право (международные обычаи и общие правовые принципы) и субъективное международное право (нормы международных договоров).

Следует отметить, что в отличие от международных правовых обычаев и общепризнанных правовых принципов, конвенционные нормы субъективного международного права могут распространять свое действие только на государства, заключившие международный договор. Именно конвенционные нормы посредством механизмов рецепции, включения в национальные правовые системы приобретают статус унифицированных норм МЧП. Таким образом, система норм субъективного конвенционного международного права встраивается в национальные законодательства в качестве норм объективного права и воспринимается международным частным правом в форме унифицированных норм.

Между тем дихотомическая концепция предполагает наличие некоего «надгосударственного» источника правотворчества, создающего право, объективное по отношению к субъективному международному праву международных договоров. Такой «надгосударственный» источник должен обладать императивной волееспособностью по отношению к государствам, каждое из которых, в свою очередь, характеризуется суверенной волей.

В то время как конвенционные нормы, относимые Г. В. Вельяминовым к субъективному международному праву, являются продуктом договоренностей государств — равноправных участников международных отношений, процесс создания норм объективного международного права (международные правовые обычаи и общепризнанные правовые принципы) остается не столь явным.

Согласно ст. 38 Статута Международного Суда Организации Объединенных Наций 1945 г. международный обычай представляет собой доказательство всеобщей практики, признанной в качестве правовой нормы. Происхождение международного обычая определяют и как

результат «негласного соглашения» государств по поводу аналогичного поведения в повторяющихся обстоятельствах, и как продукт естественного права, преломленного через призму всеобщего публичного интереса [6, стр. 35; 7, стр. 46—48; 8, с. 415].

Сущность «надгосударственной» силы, устанавливающей и обеспечивающей императивность объективных международно-правовых норм, как само и наличие такой силы, является предметом научных дискуссий. Часть исследователей отрицают существование инструментов, способных создавать и обеспечивать объективные нормы международного права («в мире нет единой суверенной властной силы, которая, в отличие от отдельных государств, обеспечивала бы установление и соблюдение обязательного объективного международного права» [5; 9], другие наделяют подобными полномочиями международные организации, а в качестве санкций указывают потерю репутации на международной арене для государства, игнорирующих международные правовые обычаи и принципы международного права [10].

Как бы то ни было, объективное международное право, в отличие от права конвенционного, не всегда является продуктом непосредственных договоренностей суверенных государств, но всегда выступает эталоном мирового правопорядка, тем, что принято называть *ius cogens*. Подтверждением этому служит и то обстоятельство, что одна из главных юридических формул международного права — *pacta sunt servanda* (договоры должны соблюдаться) также основана на международно-правовом обычае.

Следует отметить, что соотношение международного правового обычая и конвенционного международного права также остается предметом научных дискуссий: еще Ганс Кельзен писал о более высоком иерархическом уровне международного права, созданного через международные договоры в связи с тем, что его норма «в качестве правотворящего фактического состава устанавливает обычай, конституируемый через взаимное поведение государств» [11, стр. 293].

Вместе с тем один из первых авторов, обобщивших международные морские обычаи древности, Жан-Мари Пардессю, писал о том, что, поскольку «везде и во всем практика опередила изложение теорий», морской обычай «...был признан необходимым, сохранен и обеспечен традицией» [12, стр. 4]. Действительно, именно практика сформировала обычное правило, согласно которому капитану не стоило выплачивать всю сумму жалованья моряку, не имеющему на судне «сундука и полотенца» (т.е. какой-либо имущественной привязанности к кораблю), не получив от такого моряка гарантий, что он останется на корабле до возвращения в порт отплытия. Указанный обычай содержится в «Олеронском свитке» (своде обычаев морской практики XI—XIII вв., действовавшем в портах Кастилии, Англии и Франции), «Морских законах

города Висби» (обычное морское право государств Скандинавии 1350—1400 гг.), «Сборнике постановлений Ганзейских городов» (1591—1614 гг.).

Конструкция международного правового обычая представляет собой сочетание двух элементов: практики и убеждения в том, что правило поведения имеет силу правовой нормы (*opinio juris sive necessitates*).

Специалисты по международному праву выделяют два способа признания международного правового обычая — в очевидной форме (дипломатическая переписка, заявления глав государств, практика национальных судов и т.д.) и в неочевидной форме (молчаливое согласие). Примером молчаливого согласия может служить присоединение государства, не имеющего выхода к морю, к обычаям международного морского права, путем признания обязательности соответствующего поведения. Молчаливое согласие может выражаться в отсутствии у государства возражений в связи с формирующимся международным правовым обычаем [9].

К международным морским правовым обычаям относятся, например, Йорк-Антверпенские правила об общей аварии, в том числе положения о заработной плате и содержании экипажа судна при следовании к порту-убежищу и нахождении в нем (разд. XI).

Одной из форм присоединения к международным правовым обычаям является также их включение в национальное законодательство. В Российской Федерации подобным образом восприняты, например, обычаи морских портов.

Согласно ст. 3 Федерального закона от 8 ноября 2007 г. № 261-ФЗ «О морских портах в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» обычаи морского порта представляют собой правила поведения, сложившиеся и широко применяемые при оказании услуг в морском порту и не предусмотренные законодательством РФ.

Тексты обычаев морских портов свидетельствует Торгово-промышленная палата РФ в соответствии с процедурой, установленной Положением о порядке свидетельствования Торгово-промышленной палатой Российской Федерации обычаев морских портов в Российской Федерации (утверждено постановлением Правления ТПП РФ от 24 декабря 2009 г. № 67-7).

По отношению к национальным правовым системам описанная дихотомия исчезает, образуя единое объективное международное право — международные обычаи, общие правовые принципы и нормы международных договоров.

Таким образом, изначальным «фундаментом», на котором строится все здание международно-правовых предписаний, запретов и дозволений, является международное публичное право. Государства, как субъекты международного права, принимая конвенционные соглашения или

признавая международные правовые обычаи, устанавливают, каким образом будут регулироваться трудовые отношения моряков в международном мореплавании.

В дальнейшем *norma agenda* объективного международного права трансформируется в *jus agendis* в конкретных правоотношениях. Применительно к категории международно-правовой занятости моряков такими правоотношениями являются трудовые отношения и иные отношения, непосредственно связанные с трудовыми. Указанные отношения и составляют предмет международного морского трудового права.

В научной литературе трудовое отношение играет роль «ядра» правового регулирования, а иные отношения систематизируются в зависимости от их временной относимости к трудовому отношению и подразделяются на предшествующие, сопутствующие и последующие за трудовым. Можно сказать, что на «позвоночнике», «скелете» трудового отношения формируется «соединительная ткань» иных отношений, непосредственно связанных с трудовыми, образуя, в конечно счете, единый организм норм, регламентирующих реализацию моряками своих трудовых прав. В международном морском трудовом праве указанные отношения отличаются существенной особенностью — трансграничным характером.

В теории трудового права возникновению трудового отношения предшествуют отношения по трудоустройству у данного конкретного работодателя. Они могут характеризоваться сложным субъектным составом — участием во взаимодействии между кандидатом на должность в экипаже судна и будущим работодателем третьего лица — посредника между двумя названными ключевыми фигурами трудового права.

В сфере морского торгового судоходства такое посредничество носит название «крюинг», а организации, осуществляющие соответствующую деятельность, именуются крюинговыми агентствами.

Предшествующее трудовому, отношение по трудоустройству моряка на данное судно у конкретного судовладельца на определенную судовую роль предполагает соблюдение значительного количества требований, установленных международным правом и признанных соответствующими государствами. Достижение установленного возраста, наличие требуемой квалификации, положительного медицинского освидетельствования, срок которого не истек, легитимность деятельности крюингового агентства — посредника в трудоустройстве, вакантные должности на судне — все эти обстоятельства в совокупности делают возможным реализацию нормы объективного права в субъективном отношении по трудоустройству.

В механизме реализации такого правоотношения, предшествующего трудовому, приходят в движения нормы объективного и субъективного международного права, а также МЧП, а именно:

— признанные государством международные морские обычаи и правовые принципы;

— конвенционные нормы, трансформировавшиеся в унифицированные нормы МЧП, воспринятые внутренними правовыми системами ратифицировавших конвенции государств;

— коллизионные нормы национального законодательства (как правило, закон флага, *lex banderae*).

Подобная конструкция правового регулирования присуща и другим отношениям, составляющим предмет международного трудового права: какой бы из его институтов не был рассмотрен в качестве примера, в каждом присутствует названное триединство правил: международные морские обычаи и принципы; конвенционные (унифицированные) нормы и коллизионные нормы внутригосударственных правовых систем.

Таким образом, международное морское трудовое право представляет собой правовое образование, в котором нетипичный предмет регулируется специфическими нормами. Указанное обстоятельство не может не отразиться и на методе правового регулирования.

Согласно общей теории права метод правового регулирования представляет собой совокупность приемов, с помощью которых осуществляется воздействие на правоотношения. Традиционно, такие приемы воплощаются в сочетании правовых дозволений, запретов и предписаний. Если в этом орнаменте правовых средств лидируют запреты и предписания, то метод характеризуется как императивный, если дозволения — как диспозитивный.

Классическое учение о трудовом праве основано на его частно-публичном характере и, соответственно, двойственном методе правового регулирования, сочетающем императивные и договорные начала.

Но диспозитивность, применяемая к регулированию труда в обычных ситуациях и неспецифичных сферах деятельности, может стать в известной степени условной в обстановке морской стихии.

В связи с этим один из самых значимых источников правового регулирования труда моряков, своего рода Трудовой кодекс мореплавателей, Конвенция о труде в морском судоходстве 2006 г. (далее — Конвенция) является характерным примером императивных требований с мягким, но тем не менее также обязательным исполнением. Такая, на первый взгляд, необычная конструкция «гибкой императивности» предусмотрена специальной структурой Конвенции. Она состоит из правил, определяющих основные начала правового регулирования соответствующих институтов международного морского трудового права (трудовой договор, рабочее время и время отдыха, оплата труда и др.) и Кодекса, предусматривающего механизм реализации содержащихся в правилах требований. В свою очередь, Кодекс включает в себя две части: часть А — обязательные для исполнения стандарты, и часть В — факультативные руководящие принципы. При этом для

государств, не обладающих возможностью соблюдать стандарты части А в порядке, предусмотренном Конвенцией, предусмотрена возможность выполнения соответствующих требований на основе положений своего внутреннего законодательства и нормативных правовых актов или иных мер, которые по существу эквивалентны положениям части А. Такой принцип эквивалентности не снимает с государств обязанности соблюдения правил, установленных Конвенцией, но допускает применение инструментов национальной системы права для их соблюдения (принцип эквивалентности по существу). Факультативность руководящих принципов части В также условна: согласно п. 3 разд. 5 Конвенции их необходимо «должным образом приниматься во внимание». В п. 4 ст. IV Конвенции прямо указано на обязанность ратифицировавших ее государств обеспечивать реализацию прав моряков в соответствии с правилами и требованиями, установленными Конвенцией.

В отношении государств, не ратифицировавших Конвенцию, действует правило о недопустимости предоставления для судов, плавающих под их флагом, режима более благоприятного, чем для судов государств — участников Конвенции.

Между тем глобальный характер морского судоходства и, как правило, межнациональный состав экипажей судов могут оказывать значительное влияние на распространение единообразных требований не только к подготовке моряков, но и к правовому регулированию их занятости. Заведомо предполагаемые худшие условия труда на судах под флагом не присоединившихся к Конвенции государств могут оказывать влияние на «расстановку сил» в масштабах мирового рынка труда моряков, не позволяя таким государствам привлекать наиболее квалифицированные кадры мореплавателей. В свою очередь, недостаток профессионализма моряков может стать для указанных государств предпосылкой потери позиций в успешности торгового судоходства.

Таким образом, конвенционные правила и нормы, регулирующие труд моряков, являются, по сути, обязательными для всех государств, участвующих в морском судоходстве — непосредственно для ратифицировавших Конвенцию, и опосредованно — для не ратифицировавших ее. В этом проявляется императивный метод правового регулирования трудовых отношений моряков и иных отношений, непосредственно связанных с трудовыми.

Диспозитивность традиционно воплощается в договорных началах. Как указано в п. 5 ст. IV Конвенции, в качестве инструментов для реализации установленных ею правил могут использоваться коллективные соглашения моряков и судовладельцев. В частности, в России действует Федеральное отраслевое соглашение по морскому транспорту на 2021—2024 годы, утвержденное Профсоюзом работников водного транспорта РФ, Общероссийским профсоюзом работников нефтяной, газовой отраслей промышленности и строительства, Российским профсоюзом моряков,

Российским профсоюзом работников атомной энергетики и промышленности, Общероссийским отраслевым объединением работодателей «Российская палата судоходства» 7 апреля 2021 г. (далее — Соглашение). В указанном документе получают свое развитие положения Конвенции, которые могут детализироваться в национальных правовых системах. Например, Соглашение содержит подробную регламентацию рабочего времени и времени отдыха моряков на судах, плавающих под российским флагом, — основой такого регулирования являются требования, установленные Правилом 2.3, Стандартом А 2.3 и Руководящими принципами В2.3 Конвенции.

Еще одним проявлением диспозитивности выступает соглашение сторон трудового отношения о выборе применимого права. Согласно абз. 2 п. 2 ст. 416 Кодекса торгового мореплавания Российской Федерации отношения между судовладельцем и членами экипажа судна, являющимися иностранными моряками, регулируются законом государства флага судна, если отсутствует соглашение о применимом праве. Автономия воли участников трудового отношения ограничивается защитной оговоркой о том, что выбор сторонами трудового договора права, подлежащего применению к отношениям между судовладельцем и членами экипажа судна, не должен приводить к ухудшению условий труда членов экипажа судна по сравнению с нормами права того государства, которыми должны регулироваться данные отношения при отсутствии соглашения сторон о подлежащем применению праве.

Таким образом, диспозитивность правового регулирования трудовых отношений моряков и иных отношений, непосредственно связанных с трудовыми, возможна. Но такая диспозитивность находится в строго заданных границах императивных требований.

Квинтэссенцией вышеизложенного может стать следующее определение: международное морское трудовое право представляет собой систему международно-правовых норм, основанных на нормах объективного международного права, воспринятых национальными правовыми системами, регулирующих трансграничные трудовые отношения моряков и иные отношения, непосредственно связанные с трудовыми.

Литература

1. Венгеров, А. В. Теория государства и права : учебник / А. В. Венгеров. — Москва, 2000.
2. Международное право : учебник / ответственный редактор С. А. Егоров. — Москва : Статут, 2014.
3. Гуцуляк, В. Н. Российское и международное морское право (публичное и частное) : учебник / В. Н. Гуцуляк. — Москва : Граница, 2017.
4. Международное частное право. Том 1 : учебник / ответственные редакторы С. Н. Лебедев, Е. В. Кабатова. — Москва : Статут. 2011.

5. Вельяминов, Г. В. Международное право: опыты / Г. В. Вельяминов. — Москва, 2015 // СПС КонсультантПлюс.
6. Стародубцев, Г. С. Обычай в международном праве / Г. С. Стародубцев // Социально-политические науки. — 2015. — № 1.
7. Гоббс, Т. Сочинения : в двух томах / Т. Гоббс. — Москва, 1989.
8. Гроций, Г. О праве войны и мира / Г. Гроций. — Москва, 1994.
9. Кремнев, П. П. Источники и правопреемство общепризнанных принципов и норм международного права в российской правовой системе и изменения в Конституции РФ 2020 г. / П. П. Кремнев // Конституционное и муниципальное право. — 2022. — № 9 // СПС КонсультантПлюс.
10. Международное право / под редакцией В. Бергманна. — Санкт-Петербург, 2015 // СПС КонсультантПлюс.
11. Кельзен, Г. Чистое учение о праве / Г. Кельзен. — Москва, 1960.
12. 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. — Paris, 1847.

References

1. Vengerov, A. V. Teoriya gosudarstva i prava : uchebnik [Theory of State and Law] / A. V. Vengerov. — Moskva, 2000.
2. Mezhdunarodnoye pravo [International law]: uchebnik / otvetstvennyy redaktor S. A. Yegorov. — Moskva : Statut, 2014.
3. Gutsulyak, V. N. Rossiyskoye i mezhdunarodnoye morskoye pravo (publichnoye i chastnoye) [Russian and international maritime law (public and private)]: uchebnik / V. N. Gutsulyak. — Moskva : Granitsa, 2017.
4. Mezhdunarodnoye chastnoye pravo. Tom 1 : uchebnik [International private law] / otvetstvennyye redaktory S. N. Lebedev, Ye. V. Kabatova. — Moskva : Statut. 2011.
5. Vel'yaminov, G. V. Mezhdunarodnoye pravo: opyty [International law: experiments] / G. V. Vel'yaminov. — Moskva, 2015 // SPS Konsul'tantPlyus.
6. Starodubtsev, G. S. Obychay v mezhdunarodnom prave [Custom in international law] / G. S. Starodubtsev // Sotsial'no-politicheskiye nauki. — 2015. — № 1.
7. Gobbs, T. Sochineniya : v dvukh tomakh [Works: in two volumes] / T. Gobbs. — Moskva, 1989.
8. Grotsiy, G. O prave voyny i mira [On the law of war and peace] / G. Grotsiy. — Moskva, 1994.
9. Kremnev, P. P. Istochniki i pravopreyemstvo obshchepriznannykh printsipov i norm mezhdunarodnogo prava v rossiyskoy pravovoy sisteme i izmeneniya v Konstitutsii RF 2020 g. [Sources and succession of generally recognized principles and norms of international law in the Russian legal system and changes in the Constitution of the Russian Federation 2020] / P. P. Kremnev // Konstitutsionnoye i munitsipal'noye pravo. — 2022. — № 9 // SPS Konsul'tantPlyus.
10. Mezhdunarodnoye pravo [International law] / pod redaktsiyey V. Bergmanna. — Sankt-Peterburg, 2015 // SPS Konsul'tantPlyus.
11. Kel'zen, G. Chistoye ucheniye o prave [Pure doctrine of law] / G. Kel'zen. — Moskva, 1960
12. 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. — Paris, 1847.

ТРАНСПОРТНАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ В ПРОФЕССИОНАЛЬНОМ ОБРАЗОВАНИИ

УДК 656.265

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

Научно-методологические подходы к разработке профессионального стандарта специалиста в области транспортной безопасности на железнодорожном транспорте (часть 1)

Аннотация. В статье приводится обоснование необходимости разработки и внедрения в практику кадровой деятельности на транспорте профессионального стандарта специалиста в области транспортной безопасности на железнодорожном транспорте. На основе изучения и сравнительно-правового анализа действующих профессиональных стандартов в других сферах транспортной деятельности изложены основные подходы к формированию структуры и содержания профессионального стандарта «Специалист в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте». Сформулированы основные трудовые функции и трудовые действия, выполняемые данным специалистом, а также требования к навыкам и умениям, которыми он должен обладать. Показано, что официальное утверждение и внедрение в практику данного профессионального стандарта позволит обеспечить единые подходы к формированию профессиональных компетенций у специалистов транспортной безопасности, составит методологическую основу для разработки и реализации соответствующих образовательных стандартов в системе высшего и среднего профессионального образования, а также в системе профессиональной переподготовки и повышения квалификации специалистов данного профиля.

Ключевые слова: транспортная безопасность; железнодорожный транспорт; профессиональный стандарт; трудовые функции; трудовые действия; знания, умения, навыки; образовательный стандарт.

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

Scientific and methodological approaches to the development of a professional standard for a specialist in the field of railway transport security (*part 1*)

Abstract. The current paper has presented a rationale for the need to develop a professional standard for a specialist in the field of transport safety in railway transport and implement it into practice personnel activities in transport. Based on the study and comparative legal analysis of current professional standards in other areas of transport activity, there have been considered the main approaches to the formation of the structure and content of the professional standard “Specialist in the field of ensuring railway transport security”. There have been formulated the main labor functions and labor actions performed by this specialist, as well as the requirements for the skills and abilities that he must possess. There has been shown that the official approval and implementation of this professional standard will ensure uniform approaches to the formation of professional competencies among transport security specialists, will form a methodological basis for the development and implementation of relevant educational standards in the system of higher and secondary vocational education, as well as in the system of professional retraining and advanced training of specialists in this profile.

Keywords: transport security; railway transport; professional standard; labor functions; labor activities; knowledge, skills, abilities; educational standard.

С принятием и вступлением в силу Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» в сфере транспортной деятельности появился относительно новый и вполне самостоятельный, обособленный вид профессиональной деятельности специалистов транспортного комплекса — деятельность по обеспечению транспортной безопасности.

Исходя из норм данного законодательного акта, определяющих состав сил обеспечения транспортной безопасности, можно выделить следующие группы работников в области обеспечения транспортной безопасности:

- лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности в субъекте транспортной инфраструктуры;
- лица, ответственные за обеспечение транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве;

— персонал субъекта транспортной инфраструктуры, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств;

— персонал подразделения транспортной безопасности, непосредственно связанный с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств.

Специфика, обособленность и отграничение деятельности по обеспечению транспортной безопасности от иных видов деятельности на железнодорожном транспорте, а также нормативно закрепленные требования к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки работников, в трудовые обязанности которых входит обеспечение транспортной безопасности [приказ Минтранса России от 21 августа 2014 г. № 231 «Об утверждении Требований к знаниям, умениям, навыкам сил обеспечения транспортной безопасности, личностным (психофизиологическим) качествам, уровню физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности, включая особенности проверки соответствия знаний, умений, навыков сил обеспечения транспортной безопасности, личностных (психофизиологических) качеств, уровня физической подготовки отдельных категорий сил обеспечения транспортной безопасности применительно к отдельным видам транспорта»], позволяют ставить вопрос о необходимости разработки и утверждения в установленном порядке профессионального стандарта *«Специалист в области обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте»*.

Вопрос о необходимости профессионализации деятельности по обеспечению транспортной безопасности и подготовки специалистов для данной сферы является предметом многочисленных научных и научно-практических публикаций, в том числе в журнале «Транспортное право и безопасность». Так, А. И. Землин и А. С. Скаримов вполне справедливо отмечают, что ситуацию, когда длительное время отсутствует легальное закрепление профессии, специальности (специальностей) и соответствующих должностей работников сил обеспечения транспортной безопасности, нормальной признать не представляется возможным. В отсутствие легализованных профессиональных стандартов, определяющих требования к профессиональным компетенциям, уровню подготовки работника и т.п., представляется затруднительным не только осуществление профессиональной переподготовки и повышения квалификации работников транспортной безопасности, но и собственно определение направлений обучения и подготовки данной категории работников [1, стр. 18—19].

Законодательную основу разработки и практического применения профессиональных стандартов в трудовых отношениях составляет

Трудовой кодекс Российской Федерации от 30 декабря 2001 г. № 187-ФЗ (далее — ТК РФ), который в ст. 195.1 определяет *профессиональный стандарт* как характеристику квалификации, необходимой работнику для осуществления определенного вида профессиональной деятельности, в том числе выполнения определенной трудовой функции.

При разработке профессиональных стандартов важно правильно понимать их правовую природу и не путать их содержание с квалификационными требованиями и должностными инструкциями. Как указывается в научных публикациях, профессиональные стандарты не являются локальными нормативными актами работодателя, они представляют собой ведомственные нормативные акты, а их требования аналогичны квалификационным характеристикам ЕКС и ЕТКС [постановление Правительства РФ от 31 октября 2002 г. № 787 «О порядке утверждения Единого тарифно-квалификационного справочника работ и профессий рабочих, Единого квалификационного справочника должностей руководителей, специалистов и служащих»]. Отличие профессиональных стандартов от ЕКС и ЕТКС состоит в том, что это современные документы, расширяющие представления о необходимых работнику знаниях и умениях. Изменения в них следует вносить каждые три года в связи с изменением техники и технологии. По сути, законодатель, устанавливая профессиональные стандарты, отказался от традиционного описания трудовой функции через совокупность должностных обязанностей в пользу описания трудовой функции через совокупность измеримых операций, на которые раскладывается деятельность. Данные операции в профессиональных стандартах именуются трудовыми действиями, определяемыми как процесс взаимодействия работника с предметом его труда. Это та операция, для которой главный признак — измеримость. Для должностных обязанностей измеримость необязательна [2, стр. 191].

По состоянию на сентябрь 2023 г. единственным профессиональным стандартом, устанавливающим квалификационные требования к работникам сил обеспечения транспортной безопасности в Российской Федерации, является профессиональный стандарт «Специалист транспортной безопасности на воздушном транспорте гражданской авиации», утвержденный приказом Минтруда России от 13 апреля 2021 г. № 235н.

В качестве вида профессиональной деятельности названный профессиональный стандарт определяет защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств воздушного транспорта гражданской авиации от актов незаконного вмешательства (код 12 012), а основной целью — обеспечение устойчивого и безопасного функционирования транспортного комплекса, защиту интересов личности, общества и государства в сфере транспортного комплекса

воздушного транспорта гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

Учитывая, что профессиональный стандарт «Специалист транспортной безопасности на воздушном транспорте гражданской авиации» утвержден официально, прошел все необходимые согласования, применяется в практической деятельности авиационных предприятий, а также, принимая во внимание, что общие подходы к организации деятельности по обеспечению транспортной безопасности являются схожими для различных видов транспорта, представляется вполне реалистичным опыт применения профессионального стандарта по обеспечению транспортной безопасности в гражданской авиации использовать при разработке аналогичного профессионального стандарта для организаций железнодорожного транспорта.

Руководствуясь вышеизложенным, предлагается к разработке профессиональный стандарт «Специалист транспортной безопасности на железнодорожном транспорте». При определении категорий работников, на которых должен распространяться данный профессиональный стандарт, следует взять за основу Перечень отдельных категорий лиц, принимаемых на работу, непосредственно связанную с обеспечением транспортной безопасности, или выполняющих такую работу, проведению аттестации которых предшествует обработка персональных данных (утвержден приказом Минтранса России от 14 октября 2015 г. № 306).

В названном Перечне указаны следующие категории работников, в трудовые обязанности которых входят вопросы обеспечения транспортной безопасности:

- работники, руководящие выполнением работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- работники, осуществляющие досмотр, повторный досмотр в целях обеспечения транспортной безопасности;
- работники подразделений транспортной безопасности, осуществляющие наблюдение и (или) собеседование в целях обеспечения транспортной безопасности;
- работники подразделений транспортной безопасности, включенные в состав группы быстрого реагирования;
- работники субъекта транспортной инфраструктуры, подразделений транспортной безопасности, управляющие техническими средствами обеспечения транспортной безопасности.

Названные категории лиц в профессиональном стандарте должны быть объединены понятием «специалист транспортной безопасности на железнодорожном транспорте». В профессиональном стандарте могут быть определены следующие наименования профессий и должностей, которые могут занимать лица из числа сил обеспечения транспортной безопасности на железнодорожном транспорте:

- начальник смены транспортной безопасности;
- начальник подразделения транспортной безопасности;
- начальник службы транспортной безопасности;
- инспектор по досмотру;
- инспектор транспортной безопасности;
- инспектор быстрого реагирования;
- диспетчер транспортной безопасности;
- специалист транспортной безопасности;
- эксперт по транспортной безопасности;
- оператор технических средств транспортной безопасности.

Трудовые функции специалистов по обеспечению транспортной безопасности вытекают из тех функций и задач, которые возлагаются законодательством на подразделения транспортной безопасности, а также из нормативно определенных способов деятельности отдельных категорий работников. Так, основными способами выполнения дежурной сменой контрольно-пропускного пункта (поста) задач по обеспечению транспортной безопасности являются досмотр (повторный досмотр, дополнительный досмотр), наблюдение, собеседование [приказ Минтранса России от 23 июля 2015 г. № 227 «Об утверждении Правил проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности»]:

— *досмотр* представляет собой мероприятия по обследованию физических лиц, транспортных средств, грузов, багажа, почтовых отправлений, ручной клади и личных вещей, находящихся у физических лиц, иных материальных объектов, направленные на обнаружение предметов и веществ, имеющих внешние признаки схожести с оружием, взрывчатыми веществами или другими устройствами, предметами и веществами, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть и (или) которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства, а также на выявление лиц, транспортных средств, для допуска которых в зону транспортной безопасности или ее часть не имеется правовых оснований;

— *повторный досмотр* проводится при получении субъектом транспортной инфраструктуры или перевозчиком информации об угрозе совершения акта незаконного вмешательства, а также при принятии решения о его проведении по результатам наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности;

— *дополнительный досмотр* — мероприятия по распознаванию предметов и веществ, обнаруженных в ходе досмотра и (или) повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности;

— *наблюдение и собеседование* в целях обеспечения транспортной безопасности направлены на выявление физических лиц, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению акта

незаконного вмешательства, а также на обнаружение транспортных средств и иных материальных объектов, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства.

Правилами проведения досмотра установлено, что в случаях, когда физические, биологические характеристики объектов досмотра делают применение средств досмотра затруднительным или невозможным, а также при выходе из строя средств досмотра, объекты досмотра через такой КПП (пост) в зону транспортной безопасности не допускаются до момента достижения целей досмотра в отношении таких объектов иными способами.

В качестве таких иных *способов досмотра* планами обеспечения транспортной безопасности объекта предусматриваются, а работниками подразделения транспортной безопасности практически осуществляются:

— визуальный осмотр материальных объектов досмотра и их содержимого;

— проверка массо-габаритных параметров материальных объектов досмотра, с последующей оценкой их соответствия техническим паспортным данным, а также данным в перевозочных документах;

— использование одорологических способностей служебных собак для выявления предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к перемещению;

— ручной контактный способ досмотра, заключающийся в выявлении предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к перемещению, посредством контакта рук работника досмотра с поверхностью материальных объектов досмотра;

— ручной контактный способ досмотра для выявления запрещенных предметов и веществ, сокрытых в одежде или под одеждой физических лиц. Указанный способ может применяться только при получении согласия досматриваемого лица работником досмотра одного пола с досматриваемым;

— визуальный осмотр материальных объектов досмотра и проверка целостности внешней упаковки, пломбировки (маркировки) при наличии сопроводительных документов, предусмотренных законодательством о техническом регулировании и в области обеспечения санитарно-эпидемиологического благополучия населения и содержащих информацию, указывающую на наличие свойств, препятствующих проведению досмотровых мероприятий иными способами, указанными в настоящем пункте.

Контрольно-пропускные пункты (посты) и пункты управления обеспечением транспортной безопасности оборудуются *инженерно-техническими средствами обеспечения транспортной безопасности*, под которыми понимаются технические средства (системы и средства сигнализации, контроля доступа, досмотра, видеонаблюдения, аудио- и

видеозаписи, связи, оповещения, сбора, обработки, приема и передачи информации), инженерные средства (заграждения, противотаранные устройства, решетки, усиленные двери, заборы, запорные устройства, иные сооружения и устройства), предназначенные для воспрепятствования несанкционированному проникновению и совершению актов незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры, транспортном средстве [подп. 3 п. 4 Положения об организации обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств железнодорожного транспорта в ОАО «РЖД», утвержденного приказом ОАО «РЖД» от 3 апреля 2019 г. № 38].

К техническим средствам обеспечения транспортной безопасности относятся:

- средства и системы сигнализации;
- средства контроля доступа, досмотра (обнаружения, выявления, распознавания предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности);
- видеонаблюдение;
- аудио- и видеозапись;
- связь, оповещение;
- сбор, обработка, передача и защита информации;
- средства и системы обнаружения (выявления, распознавания потенциально опасных людей) [ГОСТ Р 56461-2015. Национальный стандарт Российской Федерации. Безопасность транспортная. Общие требования (утвержден и введен в действие приказом Росстандарта от 15 июня 2015 г. № 699-ст)].

В этих целях в штатах подразделений транспортной безопасности в обязательном порядке предусматриваются должности специалистов, в обязанности которых входит обслуживание указанных технических средств и обеспечение их применения в целях выполнения задач транспортной безопасности.

Для решения внезапно возникающих задач формируются специально оснащенные мобильные *группы быстрого реагирования*, круглосуточно выполняющие задачи по реагированию на подготовку совершения или совершение актов незаконного вмешательства в зоне транспортной безопасности объекта и (или) на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры, включающих строения, помещения, конструктивные, технологические и технические элементы объекта транспортной инфраструктуры, совершение акта незаконного вмешательства в отношении которых приведет к полному или частичному прекращению функционирования объекта транспортной инфраструктуры и (или) возникновению чрезвычайных ситуаций, а также задачи по реагированию на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов.

Анализ обширного массива нормативных и нормативно-технических документов, содержащих нормы и правила обеспечения транспортной безопасности, позволяет выделить следующие *основные трудовые функции*, которые призваны выполнять специалисты по обеспечению транспортной безопасности на железнодорожном транспорте:

1) реагирование на совершение и подготовку совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве, на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов, патрулирование объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства;

2) реализация мероприятий по досмотру, дополнительному досмотру и повторному досмотру в целях обеспечения транспортной безопасности, реагирование по их результатам;

3) реализация контроля и управления техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, реагирование по результатам, сбор и передача информации;

4) осуществление наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности, реагирование по их результатам;

5) взаимодействие с посетителями, работниками на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности;

6) управление и контроль реализации комплекса мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве;

7) обеспечение (управление) и контроль реагирования на совершение и подготовку совершения актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры или транспортных средствах, на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов, патрулирование объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств;

8) обеспечение (управление) и контроль реализации мероприятий по досмотру, дополнительному досмотру и повторному досмотру в целях обеспечения транспортной безопасности;

9) обеспечение (управление) и контроль осуществления наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности;

10) обеспечение (управление) и контроль управления техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, сбора и передачи информации;

11) управление и контроль взаимодействия с посетителями, работниками на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности;

12) организация мероприятий по обеспечению транспортной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах.

Рассмотрим далее названные трудовые функции специалиста в области транспортной безопасности на железнодорожном транспорте более подробно.

Первая функция: *реагирование на совершение и подготовку совершения акта незаконного вмешательства на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве, на нарушения внутриобъектового и пропускного режимов, патрулирование объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства.* Для выполнения данной функции специалисту требуются следующие умения:

— моделировать поведение нарушителей, выявлять уязвимые места и прогнозировать возможные способы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств;

— реагировать на срабатывание средств сигнализации и нарушения контроля доступа в зону транспортной безопасности, на критические элементы объектов транспортной инфраструктуры или транспортных средств, охранной системы, средств видеонаблюдения;

— пользоваться сертифицированными в установленном порядке средствами досмотра;

— осматривать и патрулировать объекты транспортной инфраструктуры и (или) транспортные средства, их критические элементы;

— выявлять признаки подделки разрешительных документов;

— пользоваться средствами радиосвязи, спецсредствами, оружием;

— информировать об обстановке на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах.

Вторая функция: *реализация мероприятий по досмотру, дополнительному досмотру и повторному досмотру в целях обеспечения транспортной безопасности, реагирование по их результатам.* Данная трудовая функция предполагает выполнение следующих трудовых действий:

— проведение досмотра, дополнительного и повторного досмотра физических лиц, а также багажа, личных вещей и иных материальных и технических объектов, перемещаемых ими в зону транспортной безопасности или ее часть;

— доведение в голосовой или аудио-визуальной форме требований к физическим лицам (объектам досмотра) при проведении досмотровых мероприятий;

— выявление и распознавание оружия, взрывных устройств и других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлены

запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть;

— воспрепятствование проникновению в зону транспортной безопасности и на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств нарушителя, готовящего совершить или совершающий акт незаконного вмешательства;

— проведение досмотра, дополнительного досмотра и повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности зоны транспортной безопасности транспортного средства в целях выявления нарушителей, предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения;

— проведение досмотра транспортного средства при подаче под погрузку и после выгрузки в целях выявления предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения;

— проведение досмотра транспортного средства при подаче под посадку и после высадки пассажиров на конечной станции (остановочном пункте), при выходе из депо (пункта отстоя) и после постановки в депо (пункт отстоя) в целях выявления нарушителей, предметов и веществ, которые запрещены или ограничены для перемещения;

— обход поезда в целях выявления нарушителей, в действиях которых усматриваются признаки подготовки к совершению или совершения актов незаконного вмешательства на транспортном средстве;

— использование технических средств обеспечения транспортной безопасности в соответствии с инструкциями по их эксплуатации;

— проведение внешнего визуального осмотра транспортного средства;

— использование досмотровых поворотных зеркал, смотровых эстакад и (или) лестниц;

— использование технических средств обеспечения транспортной безопасности в соответствии с инструкциями по их эксплуатации;

— анализ данных технических средств обеспечения транспортной безопасности и их передача;

— сверка и (или) проверка документов, являющихся правовыми основаниями для прохода физических лиц (проезда транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных в зону транспортной безопасности или на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры;

— наблюдение за физическими лицами и собеседование с ними для выявления признаков связи физических лиц с совершением или подготовкой к совершению актов незаконного вмешательства;

— контроль соблюдения Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом и требований законодательства РФ о транспортной безопасности;

— передача органам МВД России и ФСБ России физических лиц, нарушивших требования в области обеспечения транспортной

безопасности, ношения или хранения оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ, при условии отсутствия законных оснований для их ношения или хранения;

— информирование уполномоченных подразделений территориальных органов МВД России и ФСБ России об обнаружении и идентификации оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ и о перемещавших их лицах;

— информирование уполномоченных подразделений территориальных органов МВД России и ФСБ России о лицах, застигнутых при совершении или подготовке к совершению актов незаконного вмешательства, а также лицах, оказывающих сопротивление работникам транспортной безопасности при исполнении возложенных на них должностных обязанностей по обеспечению транспортной безопасности;

— незамедлительная передача уполномоченным представителям подразделений МВД России и ФСБ России на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве задержанных физических лиц, используемых такими лицами транспортных средств и находящихся при них материальных объектов, оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ при условии отсутствия законных оснований для их ношения или хранения;

— выполнение мероприятий при обнаружении в объектах досмотра предметов и веществ, включенных в перечни оружия, взрывчатых веществ или устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть;

— оформление документации (акты, журналы) в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности;

— проведение досмотра, дополнительного и повторного досмотра физических лиц, а также багажа, личных вещей и иных материальных и технических объектов, перемещаемых ими в зону транспортной безопасности или ее часть.

Для выполнения указанных трудовых действий необходимы следующие умения:

— моделировать поведение нарушителей, выявлять уязвимые места и прогнозировать возможные способы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств;

— пользоваться сертифицированными в установленном порядке средствами досмотра;

— выявлять признаки подделки разрешительных документов;

— пользоваться средствами радиосвязи;

- осуществлять проверки соответствия вносимого (выносимого) имущества документам, дающим право на его перемещение;
- проводить досмотр вносимого (выносимого) имущества;
- информировать об обстановке на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве.

Третья функция: *реализация контроля и управления техническими средствами обеспечения транспортной безопасности, реагирование по результатам, сбор и передача информации.* Для реализации данной функции необходимо выполнение следующих *трудовых действий*:

- осуществление непрерывного контроля за данными (информацией), эксплуатационными и функциональными показателями технических средств обеспечения транспортной безопасности;
- осуществление анализа и оценки данных технических средств обеспечения транспортной безопасности и их передача;
- осуществление непрерывного видеонаблюдения за обстановкой на контрольно-пропускных пунктах, постах на границах зоны транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры, ее частей, а также на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры;
- информирование об обстановке на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве;
- использование средств дежурного охранного оповещения и освещения объекта транспортной инфраструктуры и транспортного средства, технических средств контроля обстановки на объекте транспортной инфраструктуры с помощью охранного телевидения, сигнализации, средств радиосвязи;
- управление реагированием на срабатывание средств сигнализации и нарушения контроля доступа в зону транспортной безопасности;
- прием, сдача объекта транспортной инфраструктуры и (или) транспортного средства, находящихся под охраной;
- выявление нарушителя в режиме реального времени по всему периметру внешних границ зоны транспортной безопасности и на критических элементах объекта транспортной инфраструктуры;
- осуществление непрерывного контроля за данными (информацией), эксплуатационными и функциональными показателями технических средств обеспечения транспортной безопасности;
- информирование уполномоченных подразделений территориальных органов МВД России и ФСБ России об обнаружении и идентификации оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ и о перемещавших их лицах;
- информирование уполномоченных подразделений территориальных органов МВД России и ФСБ России о лицах, застигнутых при совершении или подготовке к совершению актов незаконного вмешательства, а также лицах, оказывающих сопротивление работникам транспортной

безопасности при исполнении возложенных на них должностных обязанностей по обеспечению транспортной безопасности;

— выполнение мероприятий при обнаружении в объектах досмотра предметов и веществ, включенных в перечни оружия, взрывчатых веществ или устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещения в зону транспортной безопасности или ее часть;

— оформление документации (акты, журналы) в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности.

Выполнение перечисленных трудовых действий предполагает наличие у субъектов следующих умений:

— моделировать поведение нарушителей, выявлять уязвимые места и прогнозировать возможные способы совершения актов незаконного вмешательства, попытки проноса (провоза) предметов и веществ, запрещенных или ограниченных к перемещению в зону транспортной безопасности, или ее части и на критические элементы объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств;

— оценивать на постах (пунктах) управления обеспечением транспортной безопасности данные технических систем и средств обеспечения транспортной безопасности;

— работать с техническими системами и средствами обеспечения транспортной безопасности;

— пользоваться средствами радиосвязи;

— пользоваться средствами дежурного охранного оповещения и освещения объекта, техническими средствами контроля обстановки на объекте с помощью охранного телевидения, сигнализации, средствами радиосвязи, первичными средствами пожаротушения;

— обнаруживать взрывные устройства и подозрительных предметов, реагировать на совершение или угрозу совершения акта незаконного вмешательства;

— принимать и сдавать объект, находящийся под охраной;

— информировать об обстановке на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах.

Четвертая функция: *осуществление наблюдения и (или) собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности, реагирование по их результатам.* Данная функция реализуется посредством выполнения следующих трудовых действий:

— проведение наблюдения и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности;

— выявление попыток совершения и подготовки к совершению актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах;

— наблюдение за физическими лицами и собеседование с ними для выявления признаков связи физических лиц с совершением или подготовкой к совершению актов незаконного вмешательства;

— использование технических средств обеспечения транспортной безопасности в соответствии с инструкциями по их эксплуатации;

— выявление и распознавание оружия, взрывных устройств и других устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлены запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть;

— воспрепятствование проникновению в зону транспортной безопасности и на критические элементы транспортных средств нарушителя, готовящего совершить или совершающий акт незаконного вмешательства;

— сверка и (или) проверка документов, являющихся правовыми основаниями для прохода физических лиц (проезда транспортных средств) и проноса (провоза) грузов, багажа, ручной клади, личных вещей либо перемещения животных в зону транспортной безопасности или на критические элементы объекта транспортной инфраструктуры;

— контроль соблюдения Правил перевозок пассажиров, багажа, грузобагажа железнодорожным транспортом и требований законодательства РФ о транспортной безопасности;

— реализация передачи органам МВД России и ФСБ России физических лиц, нарушивших требования в области обеспечения транспортной безопасности, ношения или хранения оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ, при условии отсутствия законных оснований для их ношения или хранения;

— информирование уполномоченных подразделений территориальных органов МВД России и ФСБ России об обнаружении и идентификации оружия, боеприпасов, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или радиоактивных веществ и о перемещавших их лицах;

— информирование уполномоченных подразделений территориальных органов МВД России и ФСБ России о лицах, застигнутых при совершении или подготовке к совершению актов незаконного вмешательства, а также лицах, оказывающих сопротивление работникам транспортной безопасности при исполнении возложенных на них должностных обязанностей по обеспечению транспортной безопасности;

— незамедлительная передача уполномоченным представителям подразделений МВД России и ФСБ России на объекте транспортной инфраструктуры или транспортном средстве задержанных физических лиц, используемых такими лицами транспортных средств и находящихся при них материальных объектов, оружия, боеприпасов, патронов к оружию, взрывчатых веществ или взрывных устройств, ядовитых или

радиоактивных веществ при условии отсутствия законных оснований для их ношения или хранения;

— выполнение мероприятий при обнаружении в объектах досмотра предметов и веществ, включенных в перечни оружия, взрывчатых веществ или устройств, предметов и веществ, в отношении которых установлен запрет или ограничение на перемещение в зону транспортной безопасности или ее часть;

— оформление документации (акты, журналы) в соответствии с правилами проведения досмотра, дополнительного досмотра, повторного досмотра в целях обеспечения транспортной безопасности.

Для выполнения данных действий необходимы следующие умения:

— моделировать поведение нарушителей, выявлять уязвимые места и прогнозировать возможные способы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств;

— пользоваться техническими средствами обеспечения транспортной безопасности;

— выявлять признаки подделки разрешительных документов;

— пользоваться средствами радиосвязи;

— проводить наблюдение и собеседования в целях обеспечения транспортной безопасности;

— анализировать данные технических средств обеспечения транспортной безопасности;

— информировать об обстановке на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах;

Пятая функция: *взаимодействие с посетителями, работниками на объектах транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средствах, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности.* Для реализации данной функции специалистами выполняются следующие трудовые действия:

— сопровождение посетителей в соответствующий сектор зоны транспортной безопасности;

— выявление попыток совершения и подготовки к совершению актов незаконного вмешательства на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах;

— реализация процедуры выдачи пропусков;

— взаимодействие с силами обеспечения транспортной безопасности и работниками объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

— выявление нарушителей внутриобъектового и пропускного режимов охраняемого объекта;

— реагирование на совершение или угрозу совершения акта незаконного вмешательства.

Сотрудники, выполняющие перечисленные трудовые действия, должны обладать следующими *трудовыми навыками*:

— моделировать поведение нарушителей, выявлять уязвимые места и прогнозировать возможные способы совершения актов незаконного вмешательства в деятельность объектов транспортной инфраструктуры и (или) транспортных средств;

— пользоваться средствами радиосвязи;

— выявлять признаки подделки разрешительных документов;

— информировать об обстановке на объекте транспортной инфраструктуры и (или) транспортном средстве.

(Окончание в следующем номере)

Литература

1. Землин, А. И. Проблемные вопросы публично-правового регулирования подготовки работников сил обеспечения транспортной безопасности к их профессиональной деятельности / А. И. Землин, А. С. Скаридов // Транспортное право и безопасность. — 2022. — № 2 (42). — С. 14—20.
2. Хронова, И. А. Проблемы применения профессиональных стандартов в Российской Федерации / И. А. Хронова // Актуальные проблемы российского права. — 2020. — Том 15. — № 11. — С. 190—197.

References

1. Zemlin, A. I. Problemnyye voprosy publichno-pravovogo regulirovaniya podgotovki rabotnikov sil obespecheniya transportnoy bezopasnosti k ikh professional'noy deyatel'nosti [Problematic issues of public legal regulation of the training of transport security forces workers for their professional activities] / A. I. Zemlin, A. S. Skaridov // 'Transportnoye pravo i bezopasnost'. — 2022. — № 2 (42). — S. 14—20.
2. Khronova, I. A. Problemy primeneniya professional'nykh standartov v Rossiyskoy Federatsii [Problems of application of professional standards in the Russian Federation] / I. A. Khronova // Aktual'nyye problemy rossiyskogo prava. — 2020. — T. 15. — № 11. — S. 190—197.

ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

УДК 342.519

Гирько Сергей Иванович,

доктор юридических наук, профессор,

Центр исследования проблем безопасности Российской академии наук,
заслуженный деятель науки Российской Федерации

Воронов Алексей Михайлович,

доктор юридических наук, профессор,

Центр исследования проблем безопасности Российской академии наук

Организация деятельности региональной администрации в сфере обеспечения общественной безопасности

Аннотация. На основе анализа основополагающих документов в сфере национальной безопасности Российской Федерации, а также нормативных правовых актов субъектов РФ в исследуемой сфере авторы констатируют, что более чем в 30% субъектов РФ сформированы институциональные основы публичного администрирования в сфере обеспечения общественной безопасности, которые предопределили создание специального регионального органа, в компетенцию которого включены разнородные вопросы в сфере обеспечения общественной безопасности.

Ключевые слова: национальная безопасность; обеспечение общественной безопасности; региональная администрация; публичное администрирование.

Sergey Iv. Girko,

Doctor of Law, professor,

Security Research Center of the Russian Academy of Sciences,
honored scientist of the Russian Federation

Aleksey M. Voronov,

Doctor of Law, professor,

Security Research Center of the Russian Academy of Sciences

Organization of regional administration activities in the field of ensuring public safety

Abstract. Based on the analysis of fundamental documents in the field of national security of the Russian Federation, as well as regulatory legal acts of the constituent entities of the Russian Federation, the current paper has stated that in more than 30% of the constituent entities of the Russian Federation, there have been formed the institutional foundations of public administration in the field of ensuring public safety, which predetermined the establishment of a special regional body, whose competence includes various issues in the field of ensuring public safety.

Keywords: national security; ensuring public safety; regional administration; public administration.

Обращаясь к заявленной проблематике уместно отметить, что вопросы обороны и безопасности в целом и обеспечения безопасности личности в частности в соответствии с п. «м» ст. 71 Конституции РФ отнесены к исключительному ведению Российской Федерации. При этом субъекты РФ участвуют в том числе в обеспечении общественной безопасности с учетом положений п. «б» ч. 1 ст. 72 Конституции РФ. В связи с чем на сегодняшний день выстраивается многоуровневая система обеспечения общественной безопасности, вектор развития которой задает Президент РФ в документах стратегического развития.

При таком подходе система субъектов обеспечения общественной безопасности на региональном уровне различается во многих субъектах РФ, поскольку последние в соответствии со ст. 77 Конституции РФ устанавливают систему органов государственной власти субъектов РФ самостоятельно в соответствии с основами конституционного строя РФ и общими принципами организации представительных и исполнительных органов государственной власти, установленными федеральным законом.

В настоящее время соответствующие принципы закреплены Федеральным законом от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ «Об общих принципах организации публичной власти в субъектах Российской Федерации», ч. 2 ст. 4 которого прописывает, что систему органов государственной власти субъекта РФ составляют:

- 1) законодательный орган субъекта РФ;
- 2) высшее должностное лицо субъекта РФ;
- 3) высший исполнительный орган субъекта РФ;
- 4) иные органы государственной власти субъекта РФ, образуемые в соответствии с конституцией (уставом) субъекта РФ.

Фактически выделяются высшие органы власти и иные органы, которые в зависимости от территории осуществления полномочий можно разделить на центральные и территориальные. Образованная таким образом система обладает внутренним единством и самостоятельностью и вместе с тем неразрывно связана с системой федеральных органов государственной власти, поскольку вместе с ней осуществляет большое

количество полномочий в рамках совместного ведения, в том числе при обеспечении общественной безопасности.

В рамках предметов совместного ведения Российской Федерации и ее субъектов последние реализуют следующие полномочия в сфере обеспечения общественной безопасности, определенные ч. 1 ст. 44 Федерального закона от 21 декабря 2021 г. № 414-ФЗ:

1) организация и осуществление региональных и межмуниципальных программ и проектов в области экологической безопасности (п. 8);

2) обеспечение безопасности дорожного движения на автомобильных дорогах регионального или межмуниципального значения (п. 21);

3) осуществление мероприятий по обеспечению безопасности жизни и здоровья детей в период их пребывания в организациях отдыха детей и их оздоровления (п. 57);

4) организация выполнения и осуществление мер пожарной безопасности, создание, реорганизация и ликвидация органов управления и подразделений пожарной охраны, содержащихся за счет средств бюджета субъекта РФ, организация тушения пожаров силами Государственной противопожарной службы (за исключением случаев, предусмотренных федеральными законами) (п. 65);

5) организация осуществления мер пожарной безопасности и тушения лесных пожаров в лесах, расположенных на землях особо охраняемых природных территорий регионального значения, организация осуществления мер пожарной безопасности в лесах, расположенных на земельных участках, находящихся в собственности субъектов РФ (п. 114);

6) участие в обеспечении безопасности гидротехнических сооружений на территории субъекта РФ, обеспечение безопасности гидротехнических сооружений при использовании водных объектов и осуществлении природоохранных мероприятий, гидротехнических сооружений, находящихся в собственности субъектов РФ (п. 139);

7) осуществление региональных мероприятий, направленных на обеспечение информационной безопасности детей, производства информационной продукции для детей и оборота информационной продукции (п. 166);

8) осуществление мероприятий по размещению и обеспечению безопасности радиационных источников, радиоактивных веществ, находящихся в собственности субъектов Российской Федерации, обеспечение радиационной безопасности, защита граждан и охраны окружающей среды от радиационного воздействия (п. 170) и др.

Многие полномочия органов государственной власти субъектов РФ в сфере обеспечения общественной безопасности определены иными федеральными законами. Так же определяются конкретные полномочия высших должностных лиц и высших исполнительных органов, о которых будет отмечено далее в настоящем исследовании.

Здесь уместно отметить, что как и на федеральном уровне, основу для реализации вышеуказанных задач и выполнения соответствующих полномочий составляет законодательство каждого субъекта РФ, при этом квинтэссенцией определения ориентиров государственной политики в сфере обеспечения общественной безопасности выступает в каждом субъекте РФ закрепление подобных задач в региональных конституциях (уставах), например:

1) Конституция Республики Татарстан в ст. 94 устанавливает, что Глава (Раис) Республики Татарстан обеспечивает общественную безопасность, законность и правопорядок на территории республики. При этом ст. 59 определяет, что осуществление прав и свобод человека и гражданина не должно нарушать права и свободы других лиц и наносить ущерба государственной и общественной безопасности;

2) в Уставе (основном законе) Челябинской области существует глава XIII «Обеспечение законности, правопорядка и безопасности граждан. Права граждан в социальной сфере. Охрана окружающей среды». В рамках этой главы ст. 65 закрепляет, что Челябинская область участвует в выработке и реализации единой политики Российской Федерации по вопросам безопасности граждан и др.

Детализация указанных нормативных установок проявляется в принимаемых законодательными органами законах. Необходимо отметить, что регулирование отношений, связанных с обеспечением общественной безопасности, на региональном уровне носит фрагментарный характер. Это проявляется в том, что в большинстве субъектов РФ отсутствуют специальные законы, направленные на регулирование обеспечения общественной безопасности. Вместе с тем отдельные нормы по этому вопросу встречаются в иных отраслевых правовых актах, например:

1) в городе федерального значения Москве приняты Законы г. Москвы:

— от 20 декабря 2006 г. № 65 «О Правительстве Москвы», который в ст. 17 к полномочиям Правительства относит участие в координации деятельности правоохранительных органов по вопросам защиты прав и свобод человека и гражданина, обеспечения законности, правопорядка, общественной безопасности;

— от 19 марта 2008 г. № 14 «О системе профилактики правонарушений в городе Москве», который в ст. 8 определяет, что одним из основных направлений профилактики правонарушений в Москве является обеспечение общественной безопасности, в том числе безопасности дорожного движения и транспортной безопасности;

— от 2 ноября 2022 г. № 30 «О бюджете города Москвы на 2023 год и плановый период 2024 и 2025 годов», который установил, что в 2023 г. по целевой статье расходов «Организация обеспечения общественного порядка и безопасности на территории города Москвы» (17 А 0100000)

объем запланированных бюджетных ассигнований составляет 1 974 446,5 тыс. руб.;

2) в Московской области приняты Законы Московской области:

— от 21 января 2015 г. № 2/2015-ОЗ «Об отдельных вопросах участия граждан в охране общественного порядка на территории Московской области», который устанавливает, что органы государственной власти оказывают поддержку гражданам и их объединениям, участвующим в охране общественного порядка на территории Московской области, что обеспечивает формирование силами институтов гражданского общества резерва обеспечения защищенности интересов личности, общества и государства в целом;

— от 22 июля 2015 г. № 130/2015-ОЗ «Об отдельных вопросах осуществления общественного контроля в Московской области», требующий от организатора общественного обсуждения обеспечивать общественную безопасность и соблюдение общественного порядка при проведении общественного обсуждения и проч.

Как отмечают В. А. Антошин, П. Е. Иляева и Р. Х. Файзрахманов, такие законы отражают отдельные направления профилактики и противодействия угрозам общественной безопасности на региональном уровне [1]. Точно так же в ряде других субъектов РФ приняты отдельные законы, которые регулируют конкретные вопросы обеспечения общественной безопасности. В частности, в Белгородской области принят Закон от 17 декабря 2009 г. № 316 «Об обеспечении общественной безопасности при распространении и использовании пиротехнических изделий», а в Воронежской области — Закон от 27 октября 2014 г. № 124-ОЗ «Об обеспечении тишины и покоя граждан в ночное время на территории Воронежской области» и т.п.

Вместе с тем наибольший интерес представляет опыт Республики Башкортостан, где регулирование вопросов обеспечения общественной безопасности консолидировано в Законе Республики Башкортостан от 25 марта 2005 г. № 173-з «Об обеспечении общественной безопасности в Республике Башкортостан». В рамках регулирования вопросов обеспечения общественной безопасности в Республике Башкортостан этот Закон определяет следующее:

1) к объектам безопасности в Республике Башкортостан относятся: права и свободы человека и гражданина, материальные и духовные ценности общества, законность и правопорядок в Республике Башкортостан;

2) основным субъектом обеспечения общественной безопасности является Республика Башкортостан, осуществляющая функции в этой области через органы государственной власти Республики Башкортостан;

3) общественная безопасность обеспечивается системой мер экономического, политического, организационного и иного характера, адекватных угрозам общественной безопасности;

4) принципами обеспечения общественной безопасности являются законность, соблюдение баланса интересов личности, общества и государства, взаимодействие с системами обеспечения безопасности Российской Федерации, субъектов РФ;

5) основными функциями системы обеспечения общественной безопасности являются:

— выявление и прогнозирование угроз общественной безопасности, осуществление комплекса оперативных и долговременных мер по их предупреждению и нейтрализации;

— создание и поддержание в готовности сил и средств обеспечения общественной безопасности;

— управление силами и средствами обеспечения общественной безопасности в повседневных условиях и при чрезвычайных ситуациях;

— осуществление системы мер по восстановлению нормального функционирования объектов общественной безопасности на территориях, пострадавших в результате возникновения чрезвычайной ситуации;

— участие в мероприятиях по обеспечению общественной безопасности в субъектах РФ в соответствии с соглашениями органов государственной власти;

6) основные полномочия в системе обеспечения общественной безопасности распределены между Главой Республики, Государственным собранием — Курултаем Республики (законодательным органом), Правительством Республики, органами исполнительной власти Республики и межведомственным Советом общественной безопасности Республики Башкортостан;

7) определено, что финансирование деятельности по обеспечению общественной безопасности в Республике осуществляется за счет средств бюджета Республики Башкортостан, а также за счет средств федерального бюджета, местных бюджетов и иных поступлений.

Представляется, именно такой подход к нормативному регулированию вопросов обеспечения общественной безопасности, основанный на реализации самостоятельного комплексного закона, как в Республике Башкортостан, является наиболее совершенным, поскольку однозначно отвечает на вопрос о системе обеспечения общественной безопасности и ее функциях, о порядке организации и основах деятельности органов обеспечения общественной безопасности, а также о финансировании и контроле за деятельностью по обеспечению общественной безопасности. Полагаем, что опыт Республики Башкортостан следует учитывать для совершенствования правового регулирования обеспечения общественной безопасности и в иных субъектах РФ.

Непосредственная организующая деятельность по обеспечению общественной безопасности связана тем не менее не с законодательным органом, а с системой органов исполнительной власти.

Высшее должностное лицо в каждом субъекте РФ осуществляет руководство исполнительной властью и определяет структуру органов исполнительной власти, а значит определяет институциональную среду обеспечения общественной безопасности. Кроме того, в последние годы расширяется перечень полномочий высших должностных лиц по принятию оперативных решений по обеспечению общественной безопасности, например:

1) в соответствии с Федеральным законом от 21 декабря 1994 г. № 68-ФЗ «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера» они вводят режим повышенной готовности или чрезвычайной ситуации для соответствующих органов управления и сил единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций;

2) в соответствии с Федеральным законом от 21 декабря 1994 г. № 69-ФЗ «О пожарной безопасности» в случае повышения пожарной опасности решением органов государственной власти может устанавливаться особый противопожарный режим.

Указанные полномочия при наступлении соответствующих угроз реализуются высшими должностными лицами. Так, Указом Губернатора Свердловской области от 18 марта 2020 г. № 100-УГ в целях противодействия распространению коронавирусной инфекции был введен режим повышенной готовности и приняты дополнительные меры по защите населения; Указом Губернатора Свердловской области от 4 мая 2023 г. № 207-УГ вследствие возникновения лесных пожаров был введен режим чрезвычайной ситуации в лесах регионального характера.

Как уже отмечалось, высшие должностные лица формируют систему органов исполнительной власти. При этом в некоторых субъектах РФ в дополнение к органам исполнительной власти высшими должностными лицами созданы межведомственные совещательные органы, способствующие формированию государственной политики обеспечения общественной безопасности, например:

1) в Свердловской области на основании Указа Губернатора Свердловской области от 15 апреля 2022 г. № 198-УГ создан Совет общественной безопасности Свердловской области, который на территории области:

— определяет основные угрозы правам и свободам человека и гражданина, материальным и духовным ценностям общества, выявляет источники таких угроз и вырабатывает меры по их нейтрализации;

— определяет стратегию обеспечения общественной безопасности;

— планирует мероприятия по обеспечению общественной безопасности;

— совершенствует систему обеспечения общественной безопасности;

— обобщает и анализирует информацию о состоянии общественной безопасности, а также разрабатывает прогнозы ее развития;

— организует взаимодействие территориальных органов публичной власти по вопросам обеспечения общественной безопасности;

2) в Удмуртской Республике на основании Указа Главы Удмуртской Республики от 5 февраля 2019 г. № 10 создан Совет общественной безопасности Удмуртской Республики, который реализует в основном те же полномочия, что и Совет общественной безопасности Свердловской области, а также некоторые иные полномочия, среди которых:

— осуществление стратегического планирования в области обеспечения общественной безопасности;

— анализ состояния правопорядка, выработка рекомендаций по профилактике правонарушений;

— анализ состояния уровня преступности несовершеннолетних, наркомании и выработка рекомендаций по борьбе с ними;

— подготовка и направление информационных материалов и предложений по вопросам правопорядка и общественной безопасности органам местного самоуправления;

— организация научных исследований по вопросам ведения Совета.

Следующим важным элементом в системе обеспечения общественной безопасности на региональном уровне являются высшие исполнительные органы субъектов РФ — региональные правительства. Анализ их правового статуса позволяет прийти к выводу, что высшие исполнительные органы являются постоянно действующими органами [см., например, Закон Республики Башкортостан от 14 марта 2003 г. № 474-з «О Правительстве Республики Башкортостан»; Закон Воронежской области от 30 сентября 2008 г. № 77-03 «О Правительстве Воронежской области»], представляют собой коллегиальный орган [см., например, Закон Республики Бурятия от 21 июня 1995 г. № 140-1 «О Правительстве Республики Бурятия»; Закон Саратовской области от 5 сентября 1996 г. «О Правительстве Саратовской области»], члены высшего исполнительного органа назначаются высшим должностным лицом [см., например, Закон Хабаровского края от 27 ноября 2001 г. № 349 «О Правительстве Хабаровского края»; Закон Пензенской области от 22 декабря 2005 г. № 906-ЗПО «О Правительстве Пензенской области»], правительство осуществляет исполнительно-распорядительную деятельность [см., например, Закон Рязанской области от 18 апреля 2008 г. № 48-03 «О Правительстве Рязанской области»; Закон Тверской области от 2 августа 2011 г. № 44-30 «О Правительстве Тверской области»], наделено общей компетенцией, т.е. осуществляет общее руководство во всех сферах управления в рамках установленных предметов ведения [см., например, Закон Московской области от 2 ноября 2005 г. № 230/2005-03 «О Правительстве Московской области»; Закон Архангельской области от 20 мая 2009 г. № 19-3-03 «О Правительстве Архангельской области и иных исполнительных органах государственной власти Архангельской области»], руководит системой исполнительных органов субъекта РФ [см.,

например, Закон Магаданской области от 26 декабря 2013 г. № 1674-ОЗ «О губернаторе Магаданской области и Правительстве Магаданской области»; Закон Самарской области от 30 сентября 2011 г. № 80-ГД «О Правительстве Самарской области»].

Многие полномочия высших исполнительных органов в сфере обеспечения общественной безопасности определены федеральными законами и актами Президента РФ и Правительства РФ. Реализуя вышеуказанные полномочия, высшие исполнительные органы субъектов РФ осуществляют нормативно-правовое регулирование обеспечения общественной безопасности, детализирующее управленческий, технологический, информационный аспекты безопасности (например, постановлением Правительства Московской области от 27 января 2015 г. № 23/3 создана система технологического обеспечения региональной общественной безопасности и оперативного управления «Безопасный регион»).

Также в повседневном режиме публичное администрирование в сфере обеспечения общественной безопасности осуществляют иные исполнительные органы субъектов РФ. Подчеркнем, что возглавляемая высшим исполнительным органом система органов исполнительной власти уникальна в каждом субъекте РФ. Уникальность связана с различием системы и структуры исполнительных органов государственной власти каждого субъекта РФ. Проведенный анализ показывает, что в совокупности во всех субъектах РФ созданы и функционируют более 2,5 тыс. иных исполнительных органов (без учета их территориальных органов).

Соответствующие органы в региональном разрезе можно дифференцировать на 14 типов: министерства, управления, инспекции, комитеты, представительства, департаменты, службы, администрации, главные управления, агентства, аппараты, государственные комитеты, комиссии и центральные аппараты. Такое многообразие обусловлено местными традициями и историческими особенностями формирования государственной власти в каждом субъекте РФ. Несмотря на внешне различающиеся наименования органов, многие из них выполняют одинаковые задачи и функции. Например, департаменты в г. Севастополе осуществляют те же функции (проведение государственной политики, осуществление нормативно-правового регулирования), что министерства в Чеченской Республике [см., например, Закон г. Севастополя от 30 апреля 2014 г. № 6-ЗС «О системе исполнительных органов государственной власти города Севастополя»; Конституционный закон Чеченской Республики от 31 октября 2006 г. № 7-РКЗ «О системе органов исполнительной власти Чеченской Республики»]. Поэтому складывается ситуация, когда вопросами региональной безопасности в Амурской области занимается Управление региональной безопасности, в

Астраханской области — Министерство региональной безопасности, а в Брянской области — Департамент региональной безопасности.

Здесь уместно отметить, что институциональная основа публичного администрирования в сфере обеспечения общественной безопасности выстраивается прежде всего за счет иных исполнительных органов власти субъектов РФ. При этом с учетом самостоятельности субъектов РФ в формировании структуры органов власти в каждом регионе подход к обеспечению общественной безопасности уникален. Вместе с тем в зависимости от специфики отнесения полномочий в области обеспечения общественной безопасности к одному или нескольким исполнительным органам можно выделить два основных подхода.

Первый подход предполагает, что полномочия в области обеспечения общественной безопасности на региональном уровне осуществляют одновременно несколько органов власти, а специальный орган, уполномоченный в сфере общественной безопасности, не создан.

В таких субъектах, как правило, созданы органы, выполняющие задачи в сфере гражданской обороны, противодействия чрезвычайным ситуациям, безопасности дорожного движения, пожарной безопасности, экологической безопасности, мобилизационной подготовки и т.п. Также выделяются иные органы, реализующие отдельные функции в области общественной безопасности при реализации государственной политики в закрепленной сфере. Например, в Республике Марий Эл создан Комитет гражданской обороны и защиты населения, который выполняет свои полномочия в области гражданской обороны, в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера, в области пожарной безопасности, в области подготовки населения по вопросам гражданской обороны, защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера и обеспечения пожарной безопасности, в области обеспечения радиационной безопасности, в области противодействия терроризму, в области профилактики правонарушений, в области территориальной обороны, в сфере добровольчества (волонтерства). Одновременно в Республике Марий Эл созданы иные органы, деятельность которых также соотносится с целями обеспечения общественной безопасности:

— Министерство внутренней политики, развития местного самоуправления и юстиции Республики Марий Эл организует выполнение мероприятий по мобилизационной работе;

— выплата денежного вознаграждения гражданам, добровольно сдавшим незаконно хранящиеся у них оружие, боеприпасы и взрывчатые вещества, осуществляется Департаментом Республики Марий Эл по охране, контролю и регулированию использования объектов животного мира (постановление Правительства Республики Марий Эл от 6 мая 2004 г. № 130);

— для координации деятельности народных дружин в Республике Марий Эл создан отдельный координационный орган — штаб.

Второй подход к формированию институциональной основы публичного администрирования в области обеспечения общественной безопасности предполагает создание специального органа, в компетенцию которого включены разнородные вопросы в области обеспечения общественной безопасности. Фактически первым в современной истории органом обеспечения безопасности на региональном уровне стал Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности Санкт-Петербурга, который позднее был реорганизован путем присоединения к нему Главного управления по делам гражданской обороны и чрезвычайным ситуациям Санкт-Петербурга. Большинство подобных специальных органов было создано в период с 2016 г. Министерство общественной безопасности Свердловской области было создано 2 декабря 2016 г., Департамент региональной безопасности Брянской области был создан 1 декабря 2016 г. В числе недавних преобразований 2 августа 2022 г. создано Министерство региональной безопасности Мурманской области. В настоящее время только в 30% субъектов РФ используется этот подход, в соответствии с которым созданы:

— Министерство территориальной безопасности Пермского края, действующее на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Пермского края от 15 марта 2017 г. № 97-п;

— Управление региональной безопасности Амурской области, действующее на основании Положения, утвержденного постановлением Губернатора Амурской области от 28 августа 2020 г. № 217;

— Министерство региональной безопасности Астраханской области, действующее на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Астраханской области от 23 декабря 2022 г. № 670-П;

— Департамент региональной безопасности Брянской области, действующий на основании Положения, утвержденного указом Губернатора Брянской области от 14 октября 2016 г. № 299;

— Министерство региональной безопасности Владимирской области, действующее на основании Положения, утвержденного указом Губернатора Владимирской области от 19 декабря 2022 г. № 265;

— Комитет по обеспечению безопасности жизнедеятельности населения Волгоградской области, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Администрации Волгоградской области от 4 августа 2016 г. № 406-п;

— Департамент региональной безопасности Костромской области, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Губернатора Костромской области от 12 января 2018 г. № 2;

— Комитет региональной безопасности Курской области, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Губернатора Курской области от 7 марта 2013 г. № 96-пг;

— Комитет правопорядка и безопасности Ленинградской области, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Ленинградской области от 30 июня 2014 г. № 275;

— Главное управление региональной безопасности Московской области, действующее на основании Положения, утвержденного постановлением Губернатора Московской области от 16 октября 2015 г. № 444-ПГ;

— Министерство региональной безопасности Мурманской области, действующее на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Мурманской области от 26 августа 2022 г. № 689-ПП;

— Департамент региональной безопасности Нижегородской области, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Нижегородской области от 24 марта 2017 г. № 162;

— Министерство региональной безопасности Омской области, действующее на основании Положения, утвержденного указом Губернатора Омской области от 13 марта 2019 г. № 33;

— Министерство общественной безопасности и обеспечения деятельности мировых судей в Пензенской области, действующее на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Пензенской области от 1 октября 2021 г. № 671-пП;

— Департамент по вопросам общественной безопасности Самарской области, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Самарской области от 29 мая 2013 г. № 224;

— Управление обеспечения безопасности жизнедеятельности населения Правительства Саратовской области, действующее на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Саратовской области от 23 декабря 2010 г. № 659-П;

— Министерство общественной безопасности Свердловской области, действующее на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Свердловской области от 16 декабря 2016 г. № 868-ПП;

— Департамент защиты населения и территории Томской области, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Губернатора Томской области от 17 декабря 2018 г. № 113;

— Министерство общественной безопасности Челябинской области, действующее на основании Положения, утвержденного постановлением Губернатора Челябинской области от 24 октября 2016 г. № 283;

— Департамент региональной безопасности Ярославской области, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Ярославской области от 2 декабря 2011 г. № 960-п;

— Департамент региональной безопасности и противодействия коррупции города Москвы, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Москвы от 25 февраля 2014 г. № 79-ПП;

— Комитет по вопросам законности, правопорядка и безопасности Санкт-Петербурга, действующий на основании Положения Санкт-Петербурга, утвержденного постановлением Правительства Санкт-Петербурга от 23 января 2008 г. № 46;

— Департамент общественной безопасности города Севастополя, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Севастополя от 27 мая 2021 г. № 230-ПП;

— Департамент региональной безопасности Еврейской автономной области, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением правительства Еврейской автономной области от 28 декабря 2019 г. № 494-пп;

— Департамент региональной безопасности Ханты-Мансийского автономного округа — Югры, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Ханты-Мансийского автономного округа — Югры от 29 июля 2016 г. № 280-п;

— Департамент региональной безопасности Ямало-Ненецкого автономного округа, действующий на основании Положения, утвержденного постановлением Правительства Ямало-Ненецкого автономного округа от 22 ноября 2021 г. № 1024-П.

Необходимо отметить, что на созданные органы в сфере обеспечения общественной безопасности на региональном уровне возложены многочисленные полномочия, это определяет структуру и штатную численность таких органов. Например, штатная численность Министерства общественной безопасности Челябинской области составляет 68,5 единицы, Департамента региональной безопасности Ханты-Мансийского автономного округа — Югры — 85 единиц, Министерства общественной безопасности Свердловской — 78 единиц.

Структура каждого подобного органа самостоятельно определяется в каждом регионе. Рассмотрим ее на примере Министерства общественной безопасности Челябинской области. Структура Министерства общественной безопасности Челябинской области предполагает подчинение Министру одного первого заместителя и трех заместителей.

Первому заместителю Министра подчинены:

1) управление по взаимодействию с правоохранительными органами, в том числе:

— отдел по взаимодействию с органами военного управления и казачеством;

— отдел обеспечения деятельности отдельных коллегиальных органов;

— отдел по взаимодействию с правоохранительными органами;

2) отдел по обеспечению деятельности АТК — аппарат АТК (антитеррористической комиссии);

3) отдел анализа и организационного обеспечения деятельности.

Иные подразделения подчинены трем другим заместителям Министра и включают:

1) управление гражданской обороны, защиты населения от чрезвычайных ситуаций и обеспечения пожарной безопасности

— отдел обеспечения пожарной безопасности и защиты населения от чрезвычайных ситуаций;

— отдел гражданской и территориальной обороны;

— службу обеспечения подготовки населения в области гражданской обороны и защиты от чрезвычайных ситуаций;

2) отдел регионального государственного надзора в области защиты населения и территорий от чрезвычайных ситуаций;

3) отдел проектирования, организации исполнения, финансового сопровождения проектов и программ;

4) отдел бухгалтерского учета и контрактной службы;

5) отдел обеспечения радиационной безопасности, государственного учета и контроля радиоактивных веществ;

6) отдел защиты информации, развития современных технологий обеспечения безопасности и оповещения населения;

7) службу координации деятельности по обеспечению безопасности на дорогах и в других местах массового пребывания людей.

Кроме того, Министру подчиняются отдел государственной гражданской службы, кадров и правовой работы, а также отдел мобилизационной работы и защиты государственной тайны.

Основные полномочия подобных специальных органов предполагают разработку нормативных правовых актов в сфере обеспечения общественной безопасности, участие в реализации государственной политики в сфере добровольчества (волонтерства), организацию мероприятий по территориальной обороне, поддержание в состоянии готовности сил и средств гражданской обороны, организацию и проведение аварийно-спасательных и других неотложных работ при чрезвычайных ситуациях межмуниципального и регионального характера, осуществление мероприятий по созданию системы обеспечения вызова экстренных оперативных служб по единому номеру «112», обеспечение оповещения населения об опасностях, оказание поддержки гражданам и их объединениям, участвующим в охране общественного порядка и другие полномочия.

Проанализировав подобные положения об органах в сфере общественной безопасности, можно дифференцировать на практике формы и методы их управленческой деятельности, например:

1) на уровне стратегического управления разрабатывают и реализуют план гражданской обороны и защиты населения;

2) на уровне тактического управления создают и поддерживают в состоянии постоянной готовности к использованию технические системы управления гражданской обороны, системы оповещения населения об опасностях;

3) на уровне оперативного управления согласовывают проведение публичного мероприятия либо отказывают в согласовании его проведения [постановление Правительства Свердловской области от 16 декабря 2016 г. № 868-ПП «О Министерстве общественной безопасности Свердловской области»].

Таким образом, на региональном уровне в разных субъектах РФ выстраиваются различные системы публичного администрирования в сфере обеспечения общественной безопасности. При этом большинство полномочий исходят из положений федеральных законов, а потому подлежат обязательному исполнению. Стратегическое управление реализуют, как правило, высшие должностные лица и высшие исполнительные органы, а в повседневном режиме администрирование осуществляют иные исполнительные органы.

Здесь также следует обратить внимание на следующий методологический посыл, который заключается в том, что в ряде субъектов РФ появились специальные органы, задачами которых является именно обеспечение общественной безопасности. При таком подходе, основываясь на результатах проведенного исследования [2], следует констатировать, что в новой редакции Конституции РФ прописаны положения, непосредственно касающиеся рассматриваемой нами проблематики, а именно вопросов общественной безопасности. В ст. 83 п. «д.1» прописаны положения о том, что Президент РФ назначает на должность после консультаций с Советом Федерации и освобождает от должности руководителей федеральных органов исполнительной власти (включая федеральных министров), ведающих вопросами обороны, безопасности государства, внутренних дел, юстиции, иностранных дел, предотвращения чрезвычайных ситуаций и ликвидации последствий стихийных бедствий, общественной безопасности, т.е. впервые в документе такого уровня прописан орган исполнительной власти в области общественной безопасности.

Также в п. «к» ст. 102 прописаны положения о том, что к ведению Совета Федерации относятся: проведение консультаций по предложенным Президентом РФ кандидатурам на должность руководителей федеральных органов исполнительной власти (включая федеральных министров), ведающих вопросами обороны, безопасности государства, внутренних дел, юстиции, иностранных дел, предотвращения чрезвычайных ситуаций и ликвидации последствий стихийных бедствий, общественной безопасности.

На наш взгляд, в новой редакции Конституции РФ дана политическая установка руководства страны на статуйрование данного органа исполнительной власти в сфере общественной безопасности, в связи с чем подготовка федерального закона «Об общественной безопасности Российской Федерации» представляется своевременной и актуальной.

Литература

1. Антошин, В. А. Проблемы обеспечения общественной безопасности в Свердловской области / В. А. Антошин, П. Е. Иляева, Р. Х. Файзрахманов // Российский юридический журнал. — 2021. — № 5(140). — С. 61—70.
2. Воронов, А. М. Общественная безопасность современной России: проблемы теории и практики обеспечения / А. М. Воронов, В. А. Ананьев // Научный портал МВД России. — 2023. — № 2.

References

1. Antoshin, V. A. Problemy obespecheniya obshchestvennoy bezopasnosti v Sverdlovskoy oblasti [Problems of ensuring public security in the Sverdlovsk region] / V. A. Antoshin, P. Ye. Ilyayeva, R. KH. Fayzrakhmanov // Rossiyskiy yuridicheskiy zhurnal. — 2021. — № 5(140). — S. 61—70.
2. Voronov, A. M. Obshchestvennaya bezopasnost' sovremennoy Rossii: problemy teorii i praktiki obespecheniya [Public security of modern Russia: problems of theory and practice of security] / A. M. Voronov, V. A. Anan'yev // Nauchnyy portal MVD Rossii. — 2023. — № 2.

ТЕОРИЯ И МЕТОДОЛОГИЯ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

УДК 342.951:351.82

Семенов Сергей Александрович,

Федеральное бюджетное учреждение «Служба морской безопасности»

Части зоны транспортной безопасности: проблемы понятийного аппарата

Аннотация. Любой юридический институт характеризуется созданием своего особенного, присущего только ему понятийного аппарата, проистекающего из специфики регулируемых общественных отношений. Точность и однозначность юридических понятий способствует единому пониманию норм законодательства, обеспечивает цельное регулирование конкретных общественных отношений и предупреждает возможные злоупотребления правом. Транспортная безопасность, как юридический институт, не является исключением. В ходе его создания, становления и развития в юридический оборот было введено много новых понятий. Однако не все из них до настоящего времени получили легальные дефиниции. В частности, до настоящего времени законодательство о транспортной безопасности не дало определений понятиям «наземная часть объекта транспортной инфраструктуры», «подземная часть объекта транспортной инфраструктуры», «воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры» и «надводная часть объекта транспортной инфраструктуры». Определение указанных понятий имеет значение для планирования и реализации мер обеспечения транспортной безопасности. Также не разъяснены цели деления объекта транспортной инфраструктуры именно и только на вышеупомянутые части. В статье предлагается критический взгляд на понятия «наземная часть объекта транспортной инфраструктуры», «подземная часть объекта транспортной инфраструктуры», «воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры» и «надводная часть объекта транспортной инфраструктуры», обосновывается мнение о целесообразности их исключения из законодательства о транспортной безопасности.

Ключевые слова: зона безопасности; зона транспортной безопасности; наземная часть объекта транспортной инфраструктуры; подземная часть объекта транспортной инфраструктуры; воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры; надводная часть объекта транспортной инфраструктуры; транспортная безопасность.

Sergey Al. Semenov,
Maritime Security Service

Parts of the transport security zone: conceptual problems

Abstract. Any legal institution is characterized by establishing its own special, unique conceptual apparatus, arising from the specifics of regulated social relations. The accuracy and unambiguity of legal concepts contributes to a common understanding of legal norms, ensures integral regulation of specific social relations, and prevents possible abuses of law. Transportation security, as a legal institution, is no exception. During its establishing, formation and development, there were introduced many new concepts into legal circulation. However, not all of them have received legal definitions to date. Until now, transport security legislation has not defined the concepts of “ground part of a transport infrastructure facility”, “underground part of a transport infrastructure facility”, “air part of a transport infrastructure facility”, and “above-water part of a transport infrastructure facility”. The definition of these concepts is important for planning and implementing measures to ensure transport security. Also, there is no explanation of the purpose of dividing a transport infrastructure facility specifically and only into the above-mentioned parts. The current paper has offered a critical look at the concepts of “ground part of a transport infrastructure facility”, “underground part of a transport infrastructure facility”, “air part of a transport infrastructure facility”, and “above-water part of a transport infrastructure facility”, there has been substantiated the opinion on the advisability of their exclusion from the legislation on transport security.

Keywords: security zone; transport security zone; ground part of the transport infrastructure facility; underground part of a transport infrastructure facility; air part of a transport infrastructure facility; above-water part of a transport infrastructure facility; transport security.

Федеральным законом от 3 февраля 2014 г. № 15-ФЗ ст. 1 Федерального закона от 9 февраля 2007 г. № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» дополнена ч. 1.1, определяющей зону транспортной безопасности. К зоне транспортной безопасности Федеральный закон «О транспортной безопасности» относит объект транспортной инфраструктуры, его часть (наземную, подземную, воздушную, надводную), транспортное средство, для которых в соответствии с требованиями по обеспечению транспортной безопасности устанавливается особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных. Введя указанное понятие в Закон, законодатель одновременно

создал группу новых понятий «наземная часть зоны транспортной безопасности», «подземная часть зоны транспортной безопасности», «воздушная часть зоны транспортной безопасности» и «надводная часть зоны транспортной безопасности», которые законодательством о транспортной безопасности не раскрываются.

По мнению автора, основанному на анализе законодательства, понятию «зона транспортной безопасности» требует доработка в связи с наличием содержательных недоработок и отсутствием необходимых разъяснений. Согласно правилам русской орфографии и пунктуации [1] в скобки заключаются слова и предложения, вставляемые в предложение с целью пояснения или дополнения высказываемой мысли. Однако содержащееся в понятии «зона транспортной безопасности» пояснение «(наземную, подземную, воздушную, надводную)» данную задачу не выполняет.

Во-первых, неясно, почему пояснение выделяет части объекта транспортной инфраструктуры только по критерию их вертикального местонахождения по отношению к поверхности земли или воды. Изучение законодательства о транспортной безопасности не позволяет понять значимость, цели и логику именно такой дифференциации частей объекта транспортной инфраструктуры. Закрепленное в понятии «зона транспортной безопасности» деление частей объекта транспортной инфраструктуры не имеет практического значения для обеспечения их транспортной безопасности.

С такой же пользой для обеспечения транспортной безопасности можно было выделить части объекта транспортной инфраструктуры по их расположению по отношению к сторонам света и (или) топографическим элементам местности. Причем в этом замечании нет ерничанья. Думаю, нетрудно представить объект транспортной инфраструктуры, для которого важно принять особые меры обеспечения транспортной безопасности, например, с северо-восточной части объекта транспортной инфраструктуры, с которой расположена река/гора/болото/стороннее здание/канал и т.п.

Во-вторых, используемое в пояснении понятие «воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры» в настоящее время не имеет содержания и как следствие легальной дефиниции. Более того, объект транспортной инфраструктуры в принципе не имеют воздушной части. В связи с этим выделить и определить воздушную часть объекта транспортной инфраструктуры невозможно. В результате использование термина «воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры» в законодательстве о транспортной безопасности не имеет смысла.

В-третьих, законодательство о транспортной безопасности не отвечает на вопрос, почему зона транспортной безопасности исключает подводную часть объекта транспортной инфраструктуры. Разве в подводной среде невозможно перемещение физических лиц, транспортных средств и т.д.?

При этом зона транспортной безопасности транспортных средств по факту включает подводную часть. Так, требованиями по обеспечению транспортной безопасности, учитывающими уровни безопасности для транспортных средств морского и внутреннего водного транспорта, утвержденными постановлением Правительства РФ от 8 октября 2020 г. № 1637, определено, что границы зоны транспортной безопасности транспортного средства устанавливаются по внешним конструктивным границам транспортного средства (подп. 21 п. 4). То есть зона транспортной безопасности ограничивается корпусом морского или речного судна. Естественно, что часть корпуса судна находится ниже действующей ватерлинии — под водой.

Возникает справедливый вопрос, почему зона транспортной безопасности объекта транспортной инфраструктуры не включает в свой состав подводную часть объекта транспортной инфраструктуры, а зона транспортной безопасности судна — включает? Или команда судна способна более эффективно контролировать подводную среду вокруг и под судном, чем подготовленные работники подразделений транспортной безопасности подводную среду вокруг объекта транспортной инфраструктуры? Вряд ли.

Конечно, можно попытаться предположить причины такого подхода к определению состава зоны транспортной безопасности, но, на взгляд автора, законодатель должен разъяснить свою позицию. Иначе создается впечатление, что единственной причиной предлагаемого деления объекта транспортной инфраструктуры на части является то, что так заблагорассудилось законодателю.

В-четвертых, законодательство о транспортной безопасности никак не разъясняет, что понимается под подземной частью объекта транспортной инфраструктуры. Существующее понятие «подземная часть объекта транспортной инфраструктуры» использовать в практической деятельности невозможно из-за его неопределенности и большой многозначности. Понятие требует уточнения и разъяснения.

Воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры. Разбираться, на чем основаны вышеприведенные выводы, начнем с того, что попытаемся понять, что может собой представлять воздушная часть объекта транспортной инфраструктуры с точки зрения действующего законодательства.

Акцент на воздушной части объекта транспортной инфраструктуры автором сделан не случайно. Не в малой степени это связано с резко возросшей актуальностью угроз объекта транспортной безопасности со стороны беспилотных летательных аппаратов (или в понятиях Воздушного кодекса Российской Федерации (далее — ВК РФ) — беспилотных воздушных судов, БВС). Для планирования мер по защите объекта транспортной безопасности от потенциальных атак БВС необходимо понимать границы ответственности и правоспособности

субъектов транспортной инфраструктуры и сил обеспечения транспортной безопасности в этой части объекта транспортной безопасности.

Обязательным признаком для отнесения объекта транспортной безопасности или его части к зоне транспортной безопасности является установленный для них особый режим допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных. Изучение требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, предусмотренных ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности», показывает, что законодательством о транспортной безопасности какой-либо специальный режим допуска в воздушную часть объекта транспортной безопасности не предусмотрен и не регулируется.

Вместе с тем возможно, что на воздушную часть объекта транспортной безопасности распространяются какие-либо общие требования по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта. Будем разбираться.

Пункт 5 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» определяет объект транспортной инфраструктуры как технологический комплекс. «ГОСТ 27.004-85. Государственный стандарт Союза ССР. Надежность в технике. Системы технологические. Термины и определения» дает следующее определение термину «технологический комплекс»: «совокупность функционально взаимосвязанных средств технологического оснащения для выполнения в регламентированных условиях производства заданных технологических процессов или операций».

Предложенное ГОСТом определение ясно и вызывает риторический вопрос, может ли рассматриваться воздух над объектом транспортной безопасности как одно из средств технологического оснащения для выполнения в регламентированных условиях производства заданных технологических процессов или операций объекта транспортной безопасности? Конечно же, нет. Воздушная часть объекта транспортной безопасности не является частью технологического комплекса любого объекта транспортной безопасности. Вывод: объекты транспортной безопасности не имеют и не могут иметь в своем составе воздушную часть.

Для закрепления уверенности в своей правоте проверим полученный вывод на основе норм, регулирующих иные аспекты функционирования объекта транспортной безопасности. Для этого рассмотрим своды правил, устанавливающих требования к проектированию объекта транспортной безопасности. Предложение основано на том, что если объект транспортной безопасности имеет составную часть в форме воздушной части, то она должна быть учтена на стадии проектирования объекта

транспортной безопасности и для нее должны быть разработаны определенные общеобязательные правила.

При этом будем учитывать, что Словарь русского языка [2] раскрывает слово «часть» как долю, отдельную единицу, на которые подразделяется целое; как предмет, представляющий собой составной элемент какого-нибудь целого, организма, механизма.

Изучение указанных сводов правил показывает, что ими не определяется и не выделяется воздушная часть объекта транспортной безопасности. Правил проектирования для данной части объекта транспортной безопасности своды правил не содержат. Они не рассматривают воздух над объектом транспортной безопасности как его часть. Опять приходим к вышенаписанному выводу: объекты транспортной безопасности не имеют в своем составе воздушных частей.

Свод правил, устанавливающих требования к проектированию объектов транспортной безопасности, доступен, и любой желающий может убедиться в справедливости такого вывода. Причем этот вывод в полной мере касается и объектов транспортной безопасности, которые прямо связаны с деятельностью в воздушном пространстве.

Воздушное пространство над объектом транспортной безопасности. Статья 7.1 ВК РФ дает исчерпывающий перечень объектов инфраструктуры воздушного транспорта, из которых в качестве объекта транспортной безопасности Федеральный закон «О транспортной безопасности» определяет только аэродромы, аэропорты и объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств воздушного транспорта.

Для примера рассмотрим свод правил, касающийся правил проектирования аэродромов.

Так, свод правил СП 121.13330.2019 «СНиП 32-03-96 Аэродромы» затрагивает воздушное пространство в понятии «район аэродрома». Согласно ему «район аэродрома» — это часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов, а также расположенный под ней участок земной или водной поверхности. Статья 15 ВК РФ и п. 8 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства РФ от 11 марта 2010 г. № 138, рассматривают «район аэродрома» как часть структуры воздушного пространства Российской Федерации. Свод правил не использует словосочетания «воздушная часть» и «воздушная часть аэродрома». Только «воздушное пространство».

Следовательно, общественные отношения, связанные с использованием воздушного пространства, должны регулироваться специальными для этой сферы нормативными правовыми актами. Основным нормативным правовым актом в указанной сфере является ВК РФ (ст. 5). Но рассматриваемые в статье общественные отношения связаны с

транспортной безопасностью. В связи с этим возникает вопрос, регулирует ли законодательство о транспортной безопасности отношения, связанные с использованием воздушного пространства в части, его касающейся? Да, регулирует.

Федеральным законом от 2 августа 2019 г. № 270-ФЗ ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности» дополнена ч. 1.5 «зона безопасности», в соответствии с которой к зоне безопасности относится определяемая в соответствии с ч. 8.1 ст. 12.3 Федерального закона «О транспортной безопасности» часть воздушного пространства вокруг отдельных судна и (или) иного плавучего средства с ядерным реактором либо судна и (или) иного плавучего средства, транспортирующих ядерные материалы, объекта транспортной инфраструктуры, на которых реализуются меры по защите объекта транспортной инфраструктуры, судна и (или) иного плавучего средства с ядерным реактором либо судна и (или) иного плавучего средства, транспортирующих ядерные материалы, от актов незаконного вмешательства в соответствии с установленными особенностями защиты их от актов незаконного вмешательства.

Постановлением Правительства РФ от 3 июня 2020 г. № 814 определены следующие два объекта транспортной безопасности, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности:

— участок автомобильной дороги общего пользования федерального значения А-290 Новороссийск — Керчь от км 140+515 (со стороны Таманского полуострова) до км 162+748 (со стороны Керченского полуострова), включая автодорожную часть транспортного перехода через Керченский пролив км 141+018 — км 160+048;

— участок железнодорожных путей от точки с ординатой 156 км ПК4+01 до точки с ординатой 137 км ПК3+68,08, включая железнодорожную часть транспортного перехода через Керченский пролив.

Приказом Минтранса России от 25 сентября 2020 г. № 394 для вышеуказанных объектов транспортной безопасности установлены границы воздушной части зоны безопасности и определены ее конфигурации (пространственные очертания границ). При этом имеем в виду, что исходя из определения понятия «зона безопасности», «воздушная часть зоны безопасности» представляет собой воздушное пространство.

Для их защиты от актов незаконного вмешательства постановлением Правительства РФ от 29 сентября 2020 г. № 1566 установлены особенности защиты от актов незаконного вмешательства объектов транспортной инфраструктуры, вокруг которых устанавливаются зоны безопасности. В частности, реализация мер защиты в воздушной части зоны безопасности обеспечивается Минобороны России (п. 4). Для защиты автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода используются технические средства противодействия

беспилотным воздушным судам (п. 8). По границам воздушной части зоны безопасности в соответствии с воздушным законодательством РФ устанавливается зона ограничения полетов, в которой запрещаются полеты воздушных судов, газовых, тепловых или комбинированных аэростатов или дирижаблей, шаров-зондов, за исключением полетов летательных аппаратов, используемых в целях защиты автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода, полетов воздушных судов, осуществляющих рейсы (полеты) с присвоенными (установленными) в соответствии с воздушным законодательством РФ литерами «А» и «К», а также полетов, разрешенных координационным центром. Реализация мер защиты воздушной части зоны безопасности, контроль соблюдения ограничений, установленных настоящим пунктом, и реагирование на их нарушения осуществляются при содействии сил и средств федеральных органов исполнительной власти, привлекаемых к защите автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода в соответствии с их компетенцией, и во взаимодействии с региональным центром Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации (г. Ростов-на-Дону) (п. 12).

Для полноты исследования рассмотрим права работников ведомственной охраны. Напомним, что согласно Федеральному закону «О транспортной безопасности» подразделениями ведомственной охраны федеральных органов исполнительной власти в области транспорта, осуществляющими защиту объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства, являются подразделения транспортной безопасности.

Федеральным законом от 29 декабря 2022 г. № 638-ФЗ внесены изменения в Федеральный закон от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ «О ведомственной охране» в части наделения работников ведомственной охраны правами по пресечению нахождения БВС в воздушном пространстве в целях отражения нападения на охраняемые объекты (ст. 11, 15, 16). Как видим, в Федеральном законе от 14 апреля 1999 г. № 77-ФЗ речь также идет о воздушном пространстве, а не о воздушной части охраняемого объекта.

В завершение необходимо отметить, что понятие «воздушное пространство объекта транспортной безопасности», видимо, как более подходящее, используется надзорными органами в официальных документах. В частности, УГАН НОТБ ЮФО Ространснадзора в письме субъектам транспортной безопасности от 13 сентября 2022 г. № 07.06-7027 используется именно оно, а не «воздушная часть объекта транспортной безопасности». Однако использование понятия «воздушное пространство объекта транспортной безопасности» для описания проблем использования БПЛА в зоне транспортной безопасности лишний раз говорит о содержательных недоработках понятия «зона транспортной безопасности».

Таким образом, наиболее подходящим понятием для законодательства о транспортной безопасности выглядит понятие «воздушное пространство над объектом транспортной безопасности», а не «воздушная часть объекта транспортной безопасности». Данное понятие должно употребляться применительно к деятельности по защите объекта транспортной безопасности от актов незаконного вмешательства. Соответственно, по аналогии с зоной безопасности целесообразно установить правила определения границ и конфигурации воздушного пространства над объектом транспортной безопасности. Это необходимо для создания правовых оснований для реализации работниками подразделений транспортной безопасности ведомственной охраны прав по пресечению нахождения БВС в воздушном пространстве над объектом транспортной безопасности. При этом нужно учитывать, что воздушное пространство над объектом транспортной безопасности не входит в состав зоны транспортной безопасности, а требования по обеспечению транспортной безопасности для зоны транспортной безопасности на воздушное пространство над объектом транспортной безопасности не распространяются.

Подводная среда. Кстати, законодательство о транспортной безопасности в части, касающейся зон безопасности, регулирует и общественные отношения, возникающие по поводу использования подводной среды для защиты в том числе подводной части объекта транспортной безопасности от актов незаконного вмешательства. Так, приказом Минтранса России от 25 сентября 2020 г. № 394 для вышеупомянутых объектов транспортной безопасности определены конфигурации (пространственные очертания границ) водной части зон безопасности: «Ограниченными очертаниями границы водной части зон безопасности Объекта № 1 и Объекта № 2, включая подводное пространство до естественных очертаний дна».

Постановлением Правительства РФ от 29 сентября 2020 г. № 1566 для подводной части установлены следующие особенности. Реализация мер защиты в водной части зоны безопасности (включая подводную среду) обеспечивается Росгвардией (п. 4). В границах водной части зоны безопасности (включая подводную среду) устанавливаются запретные для плавания районы в зоне Крымского моста и акватории Керченского пролива, в которых запрещается:

а) плавание судов и иных плавсредств, за исключением используемых в целях защиты автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода, а также судов и плавсредств, плавание которых согласовано с координационным центром;

б) проведение любых работ, включая подводные работы, в том числе работы по отбору образцов грунта, дноуглубительные, взрывные работы, проведение научных исследований, гидрографических съемок, осуществление рыболовства, добычи морских млекопитающих, а также

зависание и посадка (приводнение) летательных аппаратов, постановка на якорь и осуществление иной деятельности, не согласованной с координационным центром (п. 9).

В границах водной части зоны безопасности (включая подводную среду) также запрещается нахождение физических лиц, за исключением лиц из состава сил, привлекаемых для защиты автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода, лиц, нахождение которых согласовано с координационным центром, а также лиц, находящихся на судах и иных плавсредствах, следующих вне установленных запретных для плавания районов в зоне Крымского моста и акватории Керченского пролива (п. 10).

Реализация мер защиты водной части зоны безопасности (включая подводную среду), контроль соблюдения ограничений, установленных п. 9 и 10, реагирование на их несоблюдение осуществляются при содействии сил и средств федеральных органов исполнительной власти, привлекаемых к защите автодорожной и железнодорожной составляющих транспортного перехода в соответствии с их компетенцией, и во взаимодействии со службами управления движением судов в портах Кавказ и Керчь (п. 11).

С учетом изложенного, автор приходит к выводу, что в настоящее время защита подводной части объекта транспортной безопасности от актов незаконного вмешательства возможна только в рамках установленных зон безопасности (водная часть). Такая защиты должна осуществляться в соответствии с требованиями, предусмотренными для зон безопасности.

Подземная часть объекта транспортной безопасности. Как упоминалось выше, законодательство о транспортной безопасности никак не разъясняет, что понимается под подземной частью объекта транспортной безопасности. А ведь вопрос далеко не праздный. Субъект транспортной безопасности должен четко понимать, за что он несет ответственность.

Чтобы понять суть поднимаемой проблемы, обратимся к ГОСТ Р ИСО 6707-1-2020 «Здания и сооружения. Общие термины». Указанный ГОСТ под подземной частью здания и сооружения понимает часть конструкции, расположенной полностью или почти полностью ниже уровня прилегающего грунта или заданного уровня (п. 3.3.1.4), а под конструкцией — упорядоченную систему взаимосвязанных элементов, предназначенную для обеспечения определенной меры прочности и жесткости (п. 3.3.1.2). Например, к конструкциям ГОСТ относит фундамент (п. 3.3.1.1), парапет (п. 3.3.2.63), экран (п. 3.3.2.52), перегородку (п. 3.3.2.47), стену (п. 3.3.2.46), крышу (п. 3.3.2.21), потолок (п. 3.3.2.18), пол, перекрытие (п. 3.3.2.10), раму (п. 3.3.1.69).

Думаем, нет необходимости дополнительного разъяснения того, что транспортная безопасность не имеет своей целью защиту от актов

незаконного вмешательства вышеперечисленных конструкций самих по себе.

Может речь идет о пространствах в подземной части здания или сооружения? В этом случае ГОСТ предлагает следующие понятия:

— подземный этаж (п. 3.2.2.4): этаж, расположенный ниже цокольного этажа здания;

— подвал, полуподвал (п. 3.2.2.13): эксплуатируемая часть здания, расположенная частично или полностью ниже уровня земли;

— подполье (п. 3.2.2.18): подвал, который служит для размещения отопительной установки, складирования и других целей, за исключением проживания людей.

Или имеются в виду подземные сооружения?

Свод правил СП 248.1325800.2016 «Сооружения подземные. Правила проектирования» дает следующую номенклатуру объектов по их назначению, размещаемых в подземном пространстве, на которые распространяются требования настоящего свода правил (п. 5.1.), которая включает в себя:

— гражданские сооружения жилого, административного назначения и сферы обслуживания, спортивные сооружения;

— сооружения промышленного назначения;

— транспортные сооружения и пешеходные переходы;

— гидротехнические сооружения;

— инженерные сооружения и сети;

— многофункциональные комплексы.

Как видим, все подземные сооружения делятся на шесть объемных по содержанию групп. Так какие виды подземных сооружений или какие конкретно подземные сооружения должны наполнять содержание понятия «подземная часть объекта транспортной безопасности»?

Резюмируя, можно отметить, что понятие «подземная часть объекта транспортной безопасности» в настоящее время не имеет конкретного содержания. Понятие не дает ответ на вопрос, что конкретно составляет подземную часть объекта транспортной безопасности, относящуюся к зоне транспортной безопасности, но и создает условия, по сути, для неограниченно расширительного толкования. И действительно, что понимается под подземной частью аэропорта? Для каких элементов подземной части аэропорта субъект транспортной инфраструктуры должен установить особый порядок допуска, а для какой нет? А аэропорта? А морского терминала? А железнодорожного вокзала или автовокзала? Можно утверждать, что субъект транспортной инфраструктуры при отнесении тех или иных частей объекта транспортной безопасности к подземной части руководствуются частным субъективным толкованием норм закона.

На взгляд автора, в настоящее время понятие «подземная часть объекта транспортной безопасности» не отвечает принципу правовой определенности.

Особый режим допуска. Обязательным критерием для частей объекта транспортной безопасности, включаемых в зону транспортной безопасности, является установление для них особого режима допуска физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных.

Для объективности исследования рассмотрим части объекта транспортной безопасности, перечисленные в понятии «зона транспортной безопасности», через призму вышеуказанного критерия.

Для начала определимся с понятием «особый режим допуска».

Ряд требований по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, предусмотренных ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности», содержат правила допуска на объекты транспортной безопасности, которые содержат единую для них формулировку, что «настоящие Правила определяют организацию пропускного и внутриобъектового режимов в целях обеспечения транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры». То есть суть «особого режима допуска» сводится к особенностям пропускного и внутриобъектового режимов, свойственных тому или иному объекту транспортной безопасности.

Естественно, что нельзя себе представить допуск физических лиц и перемещение грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных, самих по себе в воздушном пространстве над объектом транспортной безопасности. Конечно же, никакого пропускного и внутриобъектового режимов в воздушном пространстве над объектом транспортной безопасности субъект транспортной безопасности организовать не может. А движение транспортных средств в воздушном пространстве над объектом транспортной безопасности регулируется воздушным законодательством.

Схожая ситуация и с подводной частью объекта транспортной безопасности. Возможно, очевидность абсурдности организации особого режима допуска в подводной части объекта транспортной безопасности послужила причиной, по которой в понятии зоны транспортной безопасности подводная часть объекта транспортной безопасности не упоминается.

Для практических целей выделение конкретных подземных сооружений и пространств в подземных частях здания или сооружения в качестве подземной части объекта транспортной безопасности необходимо проводить с использованием критерия допуска в них физических лиц, транспортных средств и перемещения грузов, багажа, ручной клади, личных вещей, иных материальных объектов, а также животных, так как

особый режим допуска устанавливается именно для этой цели. Предлагаемый подход справедлив и для остальных частей объекта транспортной безопасности.

Итак, в статье были затронуты наиболее бросающиеся в глаза проблемы, связанные с определением частей объекта транспортной безопасности, включаемых в зону транспортной безопасности. Однако правовая неопределенность характерна и для наземной, и для надводной частей объекта транспортной безопасности. Законодательство о транспортной безопасности не содержит конкретизированных перечней зданий, сооружений, их частей, иных объектов, составляющих оба вышеупомянутых понятия. Отнесение какой-либо части объекта транспортной безопасности к наземной или надводной частям, как правило, осуществляется путем толкования норм законодательства субъектом транспортной безопасности.

Если законодатель, Правительство РФ и Минтранс России все же считают понятия «наземная часть объекта транспортной безопасности», «подземная часть объекта транспортной безопасности» и «надводная часть объекта транспортной безопасности» значимыми и необходимыми для обеспечения транспортной безопасности, то более правильно дать им четкие определения в соответствующих требованиях по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, предусмотренных ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности», применительно к конкретным видам транспорта и объектам транспортной безопасности.

Но основываясь на приведенном в статье исследовании, автор придерживается точки зрения, что пояснение «(наземную, подземную, воздушную, надводную)» в понятии «зона транспортной безопасности» и сами понятия «наземная часть объекта транспортной безопасности», «подземная часть объекта транспортной безопасности», «воздушная часть объекта транспортной безопасности» и «надводная часть объекта транспортной безопасности» не имеют серьезного практического значения для планирования и обеспечения транспортной безопасности объекта транспортной безопасности. Учитывая имеющуюся в области обеспечения транспортной безопасности практику, достаточно в требованиях по обеспечению транспортной безопасности по видам транспорта, предусмотренных ст. 8 Федерального закона «О транспортной безопасности», акцентировать внимание на конкретных частях объекта транспортной безопасности. Например, подвальный этаж вокзала, подземный этаж здания аэровокзала, плавучее сооружение, причальное сооружение, входы в вокзал, багажное помещение и т.д.

Защита объекта транспортной безопасности от угроз, исходящих из воздушного пространства над ним, как автор обосновывал выше в данной статье, должна организовываться по аналогии с зонами безопасности.

Воздушное пространство над объектом транспортной безопасности в его зону транспортной безопасности не входит.

Опираясь на все вышеизложенное, автор считает, что из определения понятия «зона транспортной безопасности» (ч. 1.1 ст. 1 Федерального закона «О транспортной безопасности») целесообразно исключить пояснение «(наземную, подземную, воздушную, надводную)».

Литература

1. Правила русской орфографии и пунктуации, утвержденные АН СССР, Минвузом СССР, Минпросом РСФСР, 1956) // URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=113901&dst=101408#s7CLonSKUbOreOzk>.
2. Словарь русского языка : Ок. 53000 слов / С. И. Ожегов ; под общей редакцией Л. И. Скворцова. — 24-е изд., испр. — Москва : ООО «Издательство Оникс» : ООО «Издательство «Мир и Образование», 2010.

References

1. Pravila russkoy orfografii i punktuatsii, utverzhdennyye AN SSSR, Minvuzom SSSR, Minprosom RSFSR, 1956) [Rules of Russian spelling and punctuation, approved by the USSR Academy of Sciences, the USSR Ministry of Higher Education, the RSFSR Ministry of Education] // URL: <https://www.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc&base=LAW&n=113901&dst=101408#s7CLonSKUbOreOzk>.
2. Slovar' russkogo yazyka : Ok. 53000 slov [Dictionary of the Russian language] / S. I. Ozhegov ; pod obshchey redaktsiyey L. I. Skvortsova. — 24-ye izd., ispr. — Moskva : ООО «Izdatel'stvo Oniks» : ООО «Izdatel'stvo «Mir i Obrazovaniye», 2010

<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.